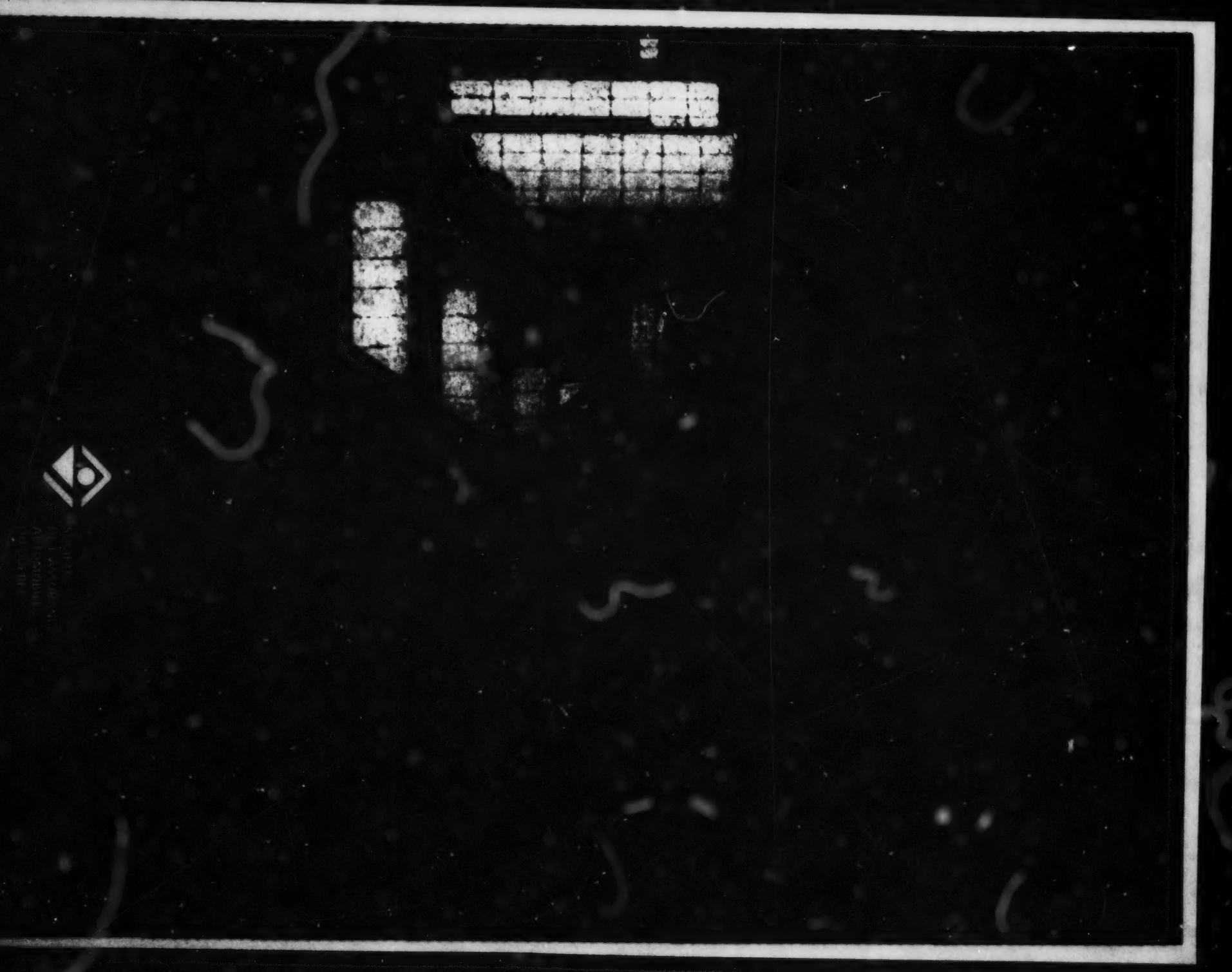


# ERRATUM

Veuillez prendre note

que le lieu

de résidence de

M. George A. Komery

n'est pas Thetford Mines

mais Lac-Mégantic.

SOCIÉTÉ
DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUÉBEC

RAPPORT D'ACTIVITÉ 1991

Dépôt légal - 2e trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-26259-X
ISSN 1183-6644

C-1859-7

92-06465/

Québec, le 30 avril 1992

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1991.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

**SAM L. ELKAS**

Québec, le 30 avril 1992

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1991.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*.
Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec,

**JEAN-MARC BARD**

# Table des matières


LE MESSAGE DU PRÉSIDENT 4

LA SOCIÉTÉ 11

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION 12

LE COMITÉ DE DIRECTION 14

L'ORGANIGRAMME 15

LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER 16

- La gestion du Code de la sécurité routière 17
- Le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises 18
- Les opérations reliées au permis de conduire et à l'immatriculation 18
- Les usagers de la route 20
- Les véhicules routiers 26
- Les normes de sécurité pour les transporteurs routiers 29
- La concertation avec les services policiers 29

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 30

- L'amélioration des connaissances sur les accidents de la route 31
- L'éducation à la sécurité routière 34
- La sensibilisation de la population 36
- La concertation 40

L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE 42

- Le régime d'assurance automobile 43
- L'amélioration du service à la clientèle 46
- Le traitement des demandes d'indemnisation 46
- La réadaptation des accidentés 46
- La traumatologie 47
- Les autres types d'indemnisation 47
- Les coûts du régime 48

LA GESTION DES RESSOURCES 50

- Les ressources humaines 51
- Les ressources informationnelles 55
- Les ressources matérielles et immobilières 57
- Le nouveau siège social 57
- Les ressources en région 58
- Commentaires sur les états financiers 60

LES ÉTATS FINANCIERS 65


Dans le présent document, le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

1991

du président

Dès mon arrivée à la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec le 6 janvier 1992, j'ai été en mesure de constater à quel point l'année 1991 a été marquée par des changements dignes de mention à divers points de vue. L'entrée en vigueur de nouvelles dispositions du *Code de la sécurité routière*, l'intégration de la nouvelle responsabilité du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises, l'amélioration du bilan routier, la deuxième année d'application de la nouvelle loi sur l'assurance automobile, le regroupement du personnel du siège social dans un seul édifice constituent les éléments clés de ce bilan.

Je tiens tout d'abord à exprimer ma reconnaissance à mon prédécesseur, monsieur Jean-P. Vézina, pour la contribution qu'il a apportée au succès de l'organisation tout au long des huit années de son mandat. Monsieur Vézina a su donner à la Société l'image d'une entreprise progressiste et soucieuse de la qualité des services à la clientèle. Je tiens à le remercier au nom de tout le personnel, en mon nom et au nom des membres du conseil d'administration.

La Société a défini en 1991 les valeurs qui se dégagent de ses actions et qui lui assurent de réaliser pleinement sa mission : la primauté du client, la qualité du travail, l'intégrité et l'équité dans toutes ses actions, la responsabilisation des employés, la mise à contribution de tous les intervenants. Après l'évaluation de la perception de ces valeurs auprès de tous ses employés, la Société a pris les moyens appropriés pour qu'elles soient réellement intégrées au mode de fonctionnement de chaque unité administrative. Nous continuerons nos travaux en 1992 pour que chaque employé de la Société adhère pleinement à ces valeurs.

Depuis plusieurs années, la Société suit l'évolution du niveau de satisfaction de sa clientèle et intervient en vue de réduire les délais d'attente et les plaintes. Ces actions contribuent à l'objectif d'amélioration des services aux citoyens, visé par la politique gouvernementale adoptée en avril 1991. Aux nombreuses initiatives déjà prises par la Société en vue de favoriser l'accès à ses services, il faut ajouter l'augmentation des endroits où il est maintenant possible de renouveler son permis de conduire et son immatriculation. L'aide technique accordée aux victimes de la route et l'accès sans frais à un centre de renseignements est aussi une réalisation importante en matière d'amélioration du service à la clientèle.

**L'entrée en vigueur de nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière et de la réglementation afférente**

Le transfert à la Société de l'assurance automobile du Québec de l'ensemble des responsabilités de contrôle opérationnel du transport routier des personnes et des marchandises et le pouvoir qui lui a été conféré de conclure des ententes avec des ministères et des organismes gouvernementaux pour assumer des mandats en matière de contrôle routier constituent certainement les modifications majeures qu'il nous a été donné de mettre en oeuvre au cours de l'année. Le lecteur qui voudrait prendre connaissance du bilan exhaustif de cette mise en oeuvre et de la première année d'activités, doit se reporter au *Rapport d'activité 1991 du contrôle du transport routier* que la Société a déposé en conformité avec les exigences prévues dans la législation.

Au chapitre de la sécurité routière, différentes nouvelles mesures méritent d'être soulignées.

Au premier titre, le nouveau permis probatoire et les nouvelles règles d'accès à la conduite automobile ont modifié de façon appréciable le cadre d'apprentissage pour les nouveaux conducteurs.

L'abolition de l'obligation pour tous les aspirants conducteurs de suivre un cours théorique uniforme ne remet pas en cause l'importance de l'acquisition de solides connaissances théoriques. Bien au contraire, nous demeurons convaincus qu'une préparation théorique adéquate est d'autant plus nécessaire qu'elle est dorénavant préalable à l'obtention du permis d'apprenti conducteur.

Par ailleurs, la réforme des règles d'accès à la conduite reconnaît de plusieurs façons la nécessité d'apprentissage en situation réelle et l'exprime de diverses manières, dont en augmentant à 12 heures la durée de l'enseignement pratique pour le véhicule de promenade, en imposant l'obligation de demeurer titulaire du permis d'apprenti pendant au moins trois mois, et en prescrivant un délai minimal d'un mois pour la reprise de l'examen pratique.

Le permis probatoire s'obtient après celui d'apprenti conducteur et avant celui de conducteur. D'une durée de deux ans, il aura un effet psychologique positif important sur le désir d'acquisition, l'adoption et la conservation de comportements et d'attitudes sécuritaires chez les nouveaux conducteurs. Une accumulation de dix points d'inaptitude entraînera sa suspension pour une durée de trois mois.

À partir d'une analyse des clientèles visées par le système des points d'inaptitude et par celui de la gestion des suspensions et des révocations des permis de conduire, une corrélation étroite a pu être établie entre le risque que représente un conducteur et l'état de son dossier de conduite. Dans le but de corriger la situation inéquitable dans laquelle se retrouvent les bons conducteurs qui doivent défrayer le même montant que les conducteurs délinquants pour l'obtention de leur permis, de nouvelles dispositions ont été prévues pour moduler la tarification d'assurance en fonction du dossier de conduite. Cette mesure, qui sera mise en vigueur en 1992, devrait également avoir un effet positif non négligeable sur les comportements des conducteurs.

Il en est de même pour le pouvoir qui a été donné aux agents de la paix d'immobiliser des véhicules au hasard pour effectuer des contrôles routiers ponctuels, notamment, en vue de repérer les conducteurs en état d'ébriété.

Dans un autre ordre d'idées, les exemptions du port de la ceinture de sécurité, qui se donnaient en nombre de plus en plus élevé alors que les différentes corporations de la profession médicale condamnaient cette pratique, ont été soumises à des exigences très restrictives.

- En ce qui concerne le respect des normes médicales et optométriques, le Code prévoit maintenant qu'un conducteur peut faire la preuve qu'il a acquis des habiletés compensatoires qui lui permettent de conduire un véhicule sans danger.

Pour diminuer l'incitation au vol automobile et offrir une plus grande sécurité routière, des mécanismes, visant à garantir l'état mécanique sécuritaire des véhicules routiers reconstruits après avoir été gravement accidentés, ont été introduits.

Enfin, la Société a mis de l'avant des modifications à ses systèmes de paiement des permis de conduire et de l'immatriculation qui lui permettent de réaliser des économies substantielles tout en simplifiant les processus, en améliorant le service à la clientèle et en donnant accès à cette dernière aux institutions financières et à leurs guichets automatiques.

**Le meilleur bilan routier jamais enregistré au Québec**

Au cours de la dernière année, nous avons assisté à une diminution de 5,6 % du nombre des accidents et à une baisse de 4,2 % des victimes décédées et blessées sur la route. De plus, le nombre de victimes décédées en 1991 se situe au plus bas niveau des 30 dernières années. En effet, la route a fait 1 000 décès, soit 7,7 % de moins qu'en 1990, alors qu'on en avait dénombré 1 083. Il faut remonter à 1961 pour observer un nombre plus bas, soit 889 victimes décédées. Cependant, si l'on tient compte du fait que depuis ce temps le parc automobile et le nombre de titulaires de permis de conduire ont triplé, on peut affirmer que le bilan routier de 1991 est le meilleur bilan jamais enregistré dans l'histoire du Québec.

Ce bilan est certes attribuable en partie au renforcement du *Code de la sécurité routière*, mais il ne faudrait pas sous-estimer les efforts consentis par la Société en matière de promotion de la sécurité routière.

Une campagne publicitaire d'envergure, assortie d'opérations policières, a été organisée pour s'attaquer au problème de la conduite avec les facultés affaiblies. L'évaluation de cette campagne nous a révélé un taux de notoriété des plus élevés et la formation d'un consensus social de plus en plus important contre l'alcool au volant.

Ce consensus social explique sans aucun doute les résultats exceptionnels affichés par l'Opération Nez rouge en 1991. Cette dernière a mobilisé plus de 30 000 bénévoles, lesquels ont raccompagné plus de 40 000 fois. Au-delà de ce service pour raccompagner, l'Opération Nez rouge constitue un événement médiatique de premier plan. Pour une deuxième année consécutive, la Société était associée à l'Opération Nez rouge à titre de partenaire national.

La Société a mis de l'avant d'autres projets pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies. Que ce soit dans les collèges ou lors d'événements spéciaux, comme le Carnaval d'hiver de Québec et de nombreux festivals populaires, la Société a tenu à véhiculer ses messages de sécurité aux automobilistes.

D'autres catégories d'usagers de la route ou d'autres problématiques de sécurité routière ont également fait l'objet d'efforts. C'est le cas des cyclistes, des piétons, des motocyclistes, de l'utilisation des sièges d'auto pour enfants ou de la sécurité dans le transport scolaire.

Malgré tous ces efforts et les résultats encourageants qu'ils nous ont permis d'atteindre, nous sommes conscients qu'il reste encore beaucoup à faire en matière de sécurité routière. En effet, malgré une baisse du nombre de décès et d'accidents sur les routes, 1991 a été marquée par une augmentation de 2,9 % des blessés graves. De plus, malgré le fait qu'on ait constaté une diminution des victimes de la route chez les jeunes âgés de 16 à 24 ans, ce groupe d'âge représente encore 25 % des victimes décédées et 30 % des blessés graves alors qu'il ne représente que 14 % des titulaires de permis de conduire. Enfin, le nombre de cyclistes tués ou blessés a augmenté de 9,1 % en 1991 par rapport à 1990.

**L'indemnisation et la réadaptation des victimes de la route**

Après une décennie d'application, le gouvernement du Québec a décidé d'apporter des modifications au régime d'assurance automobile du Québec afin d'accorder une meilleure indemnisation aux victimes de la route, principalement aux grands blessés, et de rééquilibrer les indemnités en fonction des besoins véritables des victimes et de leur perte économique réelle. C'est ainsi, qu'après de nombreuses consultations publiques, la *Loi sur l'assurance automobile du Québec* est entrée en vigueur le 1er janvier 1990. Bien que l'exercice de l'administration de ce nouveau régime soit assez court, puisque certaines mesures ne peuvent atteindre leur plein effet que plusieurs mois après l'accident, nous sommes en mesure d'affirmer que les modifications à la loi permettront d'atteindre les objectifs fixés.

L'analyse de la première année d'application de la loi a toutefois révélé certains problèmes irritants pour lesquels des modifications devaient être apportées. Un projet de loi a été adopté à la fin de l'année 1991 et est entré en vigueur en janvier 1992. Il comprend essentiellement des changements techniques qui, sans modifier de façon substantielle le régime d'indemnisation, viennent en faciliter la mise en oeuvre et ce, pour le plus grand bénéfice des victimes. Ainsi, cette nouvelle loi permet notamment de circonscrire davantage la notion de «dommage causé par une automobile»; elle prévoit aussi certaines dispositions pour qu'une compensation puisse être accordée à toutes les personnes qui, à la suite d'un accident d'automobile, sont privées de prestations d'assurance-chômage ou d'allocations de formation; un nouveau mode d'évaluation des frais d'aide personnelle permettra aussi de mieux couvrir les besoins propres à chaque personne.

La Société a également procédé en 1991 à une évaluation de sa politique de réadaptation. Cet exercice a permis de préciser certains éléments conceptuels et opérationnels de la politique, ce qui permettra d'améliorer les pratiques existantes dans le but de favoriser davantage la réintégration socioprofessionnelle des victimes d'accidents de la route.

**Le regroupement des employés dans un nouveau siège social**

Un événement important a marqué la Société de l'assurance automobile en 1991. En effet, de juin à août, les employés travaillant au siège social ont emménagé dans leurs nouveaux bureaux et ce, sans interrompre ou retarder l'exécution des activités courantes et le service à la clientèle. Le déménagement a nécessité la mise sur pied d'une logistique complexe et bien planifiée.

La Société est maintenant en mesure d'offrir à ses employés un environnement plus fonctionnel qui répond davantage aux besoins des employés et de la clientèle. Il faut mentionner également que l'enveloppe budgétaire a été respectée et l'échéancier devancé.

Sur le plan de la technique et de la technologie, notre nouveau siège social présente plusieurs innovations. Ainsi, l'édifice est muni d'un système d'oxygénation des plus perfectionnés pour assurer une meilleure qualité de l'air et éliminer le syndrome des édifices à bureaux. Le chauffage du bâtiment provient presque entièrement de la récupération de la chaleur dégagée par les équipements du centre informatique. L'immeuble est doté d'un câblage informatique à multiples applications et d'un système téléphonique qui ne nécessite que 200 lignes téléphoniques externes alors qu'auparavant 2 200 lignes étaient requises.

Un ameublement de «type intégré» a été acquis et installé, permettant une économie de 15 % des aires de travail, soit l'équivalent d'un étage et demi. Enfin, le nouveau siège social dispose d'un centre de traitement informatique complètement automatisé et autosuffisant sur le plan énergétique permettant un fonctionnement permanent et autonome par rapport au fonctionnement de l'immeuble et à l'approvisionnement en énergie.

**Une baisse des contributions d'assurance et une saine situation financière**

Malgré la récession économique qui n'a pas épargné la Société, le bilan financier de l'exercice 1991 affiche un excédent des revenus sur les dépenses de 63,3 millions de dollars avant redressement de la réserve actuarielle des années précédentes. Le ralentissement économique a eu comme effet une très légère diminution des revenus en ce qui concerne les contributions d'assurance perçues sur l'immatriculation. Globalement, la Société a connu une hausse de ses revenus de 31,7 millions de dollars, principalement attribuable à ses revenus de placement. Un taux d'inflation en deçà des prévisions et les taux d'intérêt ont favorisé le rendement des placements de la Société.

La situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec a permis au ministre des finances d'annoncer dans son discours sur le budget une diminution des contributions d'assurance perçues lors de l'immatriculation des véhicules de promenade. Celles-ci ont été réduites de 99 $ à 85 $, le 1er août 1991. Il s'agit, sur une base annuelle, d'un manque à gagner de 37,4 millions de dollars pour la Société et, compte tenu de la taxe de vente, d'une somme de 40,7 millions de dollars qui sera distribuée aux automobilistes. Rappelons que la Société avait également diminué les contributions d'assurance de 14 % en 1987, de sorte que les automobilistes paient maintenant le même montant qu'en 1978 pour l'immatriculation d'un véhicule de promenade alors que le coût de la vie a pour sa part augmenté de 148 %.

La réserve de stabilisation a connu une hausse en 1991 et cela même si la Société a réduit le niveau des contributions d'assurance. La hausse de la réserve de stabilisation s'explique principalement par trois facteurs : le taux de rendement net sur les placements s'est maintenu au cours des dernières années à un niveau beaucoup supérieur aux moyennes historiques, un bilan routier qui s'améliore significativement d'année en année et les efforts de la Société en matière de réadaptation. Comme le soulignait l'an dernier mon prédécesseur, «l'évolution de la réserve de stabilisation n'a donc aucunement été provoquée par la hausse des contributions d'assurance... De fait, si on devait maintenant faire disparaître d'un seul trait cette réserve, il faudrait hausser les contributions **de plus de 25 %**, puisque la Société et les automobilistes seraient privés des revenus de placement provenant de cette réserve.»

La Société reconnaît l'appartenance de cette réserve aux automobilistes et l'importance de la gérer dans le meilleur intérêt de tous. C'est pourquoi la politique de la Société consiste à redistribuer aux assurés la réserve de stabilisation sur une période de temps raisonnable de manière à contrer des hausses importantes et subites des contributions d'assurance.

**La Société, un apport économique important**

Au 31 décembre 1991, la Société détenait 25,4 % des unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Elle est devenue au fil des ans une des très grandes entreprises du Québec. Elle compte maintenant plus de 3 000 employés et dispose d'un actif de 5 milliards de dollars.

Elle s'approvisionne en biens et services auprès de fournisseurs québécois pour une valeur excédant 80 millions de dollars. La Société est devenue un chef de file dans le domaine des technologies de l'information et a franchi, au cours de 1991, les premières étapes de l'exportation de son savoir-faire de plus en plus reconnu en Amérique du Nord.

**JEAN-MARC BARD**

Créée en 1977, la Société de l'assurance automobile du Québec* est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Société devant l'Assemblée nationale depuis octobre 1980.

La Société a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Quatre plans d'action à la fois distincts et complémentaires s'intègrent à cette mission. Il s'agit du CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER, du CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER, de la PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE et de l'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE.

D'une part, la Société exerce le rôle de gestionnaire principal du *Code de la sécurité routière* par la recommandation et l'application des normes appropriées. Depuis le 1er janvier 1991, la Société assume le mandat du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises, et ce, en vertu de modifications au *Code de la sécurité routière*, adoptées en décembre 1990. La Société assume également son rôle de chef de file en promotion de la sécurité routière. Elle a comme objectif de diminuer les accidents et les dommages corporels qui y sont associés en privilégiant des moyens de persuasion : efforts de sensibilisation, d'éducation et de concertation auprès de la population et de différents partenaires.

D'autre part, l'indemnisation de la perte économique et les efforts de réadaptation réduisent les conséquences des dommages corporels subis par les accidentés.

La Société perçoit également les revenus de l'État reliés aux droits d'immatriculation et aux droits de permis de conduire. La Société effectue en outre le contrôle de l'assurance-responsabilité contre les dommages matériels.

* En vertu de la *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives* adoptée le 22 juin 1990, la Régie de l'assurance automobile du Québec est désormais désignée comme la Société de l'assurance automobile du Québec.

# Le conseil d'administration

Président

**Jean-Marc Bard,** F.C.A.
*Président-directeur général*
Société de l'assurance
automobile du Québec

Vice-président

**Michel Demers**
*Avocat*
Stein, Monast, Pratte &
Marseille (Québec)

Membres

**Gilles Baril**
*Vice-président au développement et au marketing*
Équipement électrique
Macmillan ltée
(Rouyn-Noranda)

**Louis-Marie Beaulieu**, c.a.
*Président du conseil et chef de direction*
Groupe Desgagnés inc.
(Québec)

**Jean-Pierre Belmonte**
*Président*
Turbopress inc. (Montréal)

**George A. Komery**
*Retraité*
Ex-concessionnaire automobile
(Thetford Mines)

**Marcel Lacaille**
*Administrateur*
Canaco inc.
(Saint-Bernard-de-Lacolle)

**Jacques Langlois**
*Maire*
Ville de Beauport
(Québec)

**Roger Lessard**
*Notaire*
Gaudreau & Lessard
(Québec)

**Kostia Pantazis**
*Courtier en assurances*
Agence d'assurance Pantazis,
Assimakopoulos, Pantazis inc.
(Montréal)

**Rolland Tremblay**
*Courtier en assurances*
Cyrille Taillon assurances ltée
(Roberval)

Secrétaire

**Claude Gélinas**
*Avocat*
Directeur du secrétariat et des
services juridiques
Société de l'assurance
automobile du Québec

# Le comité de direction

Directeur exécutif

**Jean-Marc Bard,**
*Président-directeur général*

Vice-présidente à l'administration et aux finances

**Michel Giguère,**
*Vice-président*

Vice-président à Code de la sécurité routière

**Jean-Marie Lalande,**
*Vice-président*

**Ronald Clark,**
*Vice-président*

**André Thibault,**
*Vice-président*

**Denis L'Homme,**
*Vice-président*

**Diane Delisle,**
*Adjointe exécutive au président-directeur général*
*Secrétaire du comité*

ADJOINTE EXÉCUTIVE
COMMUNICATIONS
SECRÉTARIAT ET SERVICES JURIDIQUES
CONSTRUCTION DU SIÈGE SOCIAL
VÉRIFICATION INTERNE
INFORMATION
RELATIONS PUBLIQUES
PRODUCTION ET DISTRIBUTION
COMMUNICATIONS MONTRÉAL
VÉRIFICATION INTERNE
ENQUÊTES
COORDINATION
RESSOURCES HUMAINES
DOTATION
DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES
RELATIONS DE TRAVAIL ET AFFAIRES SOCIALES
PAIE ET ASSIDUITÉ
PERSONNEL ADMINISTRATIF
RESSOURCES FINANCIÈRES
SERVICES FINANCIERS
ACTUARIAT
BUDGET ET RÉCUPÉRATION
RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES
SERVICES AUXILIAIRES
APPROVISIONNEMENT
GESTION IMMOBILIÈRE
SYSTÈMES D'INFORMATION
DÉVELOPPEMENT DE LA SÉCURITÉ INFORMATIQUE
TRAITEMENT INFORMATIQUE DES DONNÉES
DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES
STATISTIQUE
ÉTUDES ET ANALYSES
POLITIQUES ET PROGRAMMES
PROGRAMMATION ET OPÉRATIONS CENTRALES
SERVICES MÉDICAUX ET RÉADAPTATION
INDEMNISATION OUEST
INDEMNISATION CENTRE
INDEMNISATION EST
OPÉRATIONS CENTRALES
QUALITÉ ET INFORMATION
DÉVELOPPEMENT
RÉCLAMATION MONTRÉAL
RÉCLAMATION OUEST DU QUÉBEC
RÉVISION OUEST
RÉCLAMATION LAURENTIDES-LANAUDIÈRE
RÉCLAMATION MONTÉRÉGIE
RÉCLAMATION EST DU QUÉBEC
RÉCLAMATION QUÉBEC
RÉVISION EST
DOSSIER CONDUCTEUR
PERMIS ET IMMATRICULATION
DOSSIER TRANSPORTEURS
SERVICES AUX POLICIERS
QUALITÉ DES SYSTÈMES ET DES DONNÉES
SYSTÈMES OPÉRATIONNELS
SYSTÈMES DE SOUTIEN
QUALITÉ DES DONNÉES
SOUTIEN AUX ESSAIS DE SYSTÈME
MICRO-INFORMATIQUE
INFORMATION ET TRAITEMENT DES DONNÉES
ÉVALUATION MÉDICALE
BUREAUX D'ARRONDISSEMENT
SUSPENSION ET RÉVOCATION
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
NORMALISATION ET SOUTIEN TECHNIQUE
BUREAUX POSTAUX
SAISIE ET RÉGULARISATION DES DONNÉES
RENSEIGNEMENTS ET REMBOURSEMENTS
NORMALISATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE
NORMALISATION ET INCIDENCE DU VÉHICULE
VÉRIFICATION DES CONTRÔLES ROUTIERS
GESTION DES PROGRAMMES
LIAISON AUX CORPS POLICIERS
SOUTIEN AUX CORPS POLICIERS
SOUTIEN D'ACTIVITÉS
DIRECTION RÉGIONALE BAS-SAINT-LAURENT / GASPÉSIE / ÎLES-DE-LA-MADELEINE
DIRECTION RÉGIONALE SAGUENAY / LAC SAINT-JEAN / CÔTE-NORD
DIRECTION RÉGIONALE QUÉBEC
DIRECTION RÉGIONALE ESTRIE / MAURICIE / BOIS-FRANCS
DIRECTION RÉGIONALE MONTÉRÉGIE
DIRECTION RÉGIONALE ÎLES-DE-MONTRÉAL
DIRECTION RÉGIONALE LAVAL / LAURENTIDES / LANAUDIÈRE / OUTAOUAIS
DIRECTION RÉGIONALE ABITIBI / TÉMISCAMINGUE / NORD-DU-QUÉBEC
CENTRES DE SERVICES (4)
CENTRES DE SERVICES (5)
CENTRES DE SERVICES (10)
CENTRES DE SERVICES (4)
CENTRES DE SERVICES (4)
CENTRES DE SERVICES (4)
CENTRES DE SERVICES (4)
CENTRES DE SERVICES (5)
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
ÉVOLUTION RÉSEAUX, SYSTÈMES ET PROGRAMMES
CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER
SOUTIEN AUX RÉSEAUX

# de l'accès au réseau routier

En tant que gestionnaire principal du *Code de la sécurité routière*, la Société de l'assurance automobile du Québec assume les multiples mandats liés à la gestion du permis de conduire, du certificat d'immatriculation et de la sécurité des véhicules.

En 1991, la Société...

... a élaboré, en collaboration avec les provinces canadiennes, des dispositions visant à uniformiser l'implantation des normes de sécurité relatives aux transporteurs routiers.

... a mis en place les nouvelles normes d'obtention d'un premier permis de conduire et a révisé les programmes du cours pratique ainsi que les examens théoriques.

... a effectué 2 965 980 opérations relatives à l'évaluation des conducteurs, à la délivrance et au renouvellement des permis de conduire.

... a enregistré aux dossiers des conducteurs 843 960 avis d'infraction entraînant l'inscription de points d'inaptitude et a informé 170 368 conducteurs qu'ils avaient accumulé sept points d'inaptitude et plus.

... a comptabilisé 4 041 617 véhicules en circulation et a effectué 6 318 437 transactions relatives à l'immatriculation des véhicules.

... a exigé l'évaluation médicale ponctuelle de 283 156 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier.

... a effectué, par l'entremise de son réseau de mandataires, la vérification mécanique de 228 405 véhicules.

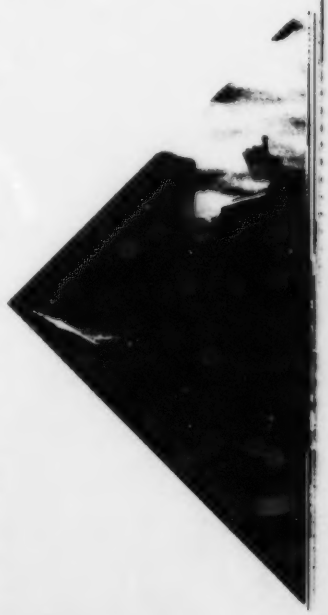
... a délivré 2 197 attestations de sécurité à des transporteurs présentant des demandes de permis de transport extra-provincial.

## LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le *Code de la sécurité routière* contient l'ensemble des règles destinées à rendre l'utilisation du réseau routier au Québec le plus sécuritaire possible pour les usagers de la route.

Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Société doit s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances et les habiletés requises pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à la qualité de la formation des conducteurs et à l'évaluation de leur compétence. Elle a aussi la responsabilité d'exercer un suivi du dossier médical des conducteurs de façon à s'assurer qu'ils sont toujours aptes à utiliser un véhicule routier.

La Société assure également le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. C'est dans ce cadre élargi qu'elle assume dorénavant son mandat en matière de vérification mécanique des éléments sécuritaires des véhicules lourds, ainsi que de certaines catégories particulières de véhicules afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents.



## LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

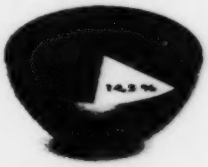
Pour assumer les responsabilités qui découlent de son nouveau mandat en matière de contrôle du transport routier, la Société a réalisé en 1991 de nombreuses activités.

La Société a négocié et conclu des ententes avec certains ministères et organismes dans le but de définir les modalités opérationnelles d'intervention en regard des contrôles délégués. C'est ainsi qu'un protocole d'entente pour le transfert de propriété du réseau des postes et aires de contrôle est intervenu avec le ministère des Transports. De plus, une entente visant le transfert à la Société de l'application de certaines dispositions des lois sur les transports a été conclue en 1991 avec ce même ministère. Des négociations ont été menées avec la Sûreté du Québec afin de définir les modalités de coopération entre les deux organismes en matière de contrôle sur route. Enfin, la Société a aussi négocié avec le ministère de l'Environnement du Québec et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, afin de déterminer les objets de contrôle qui pourraient éventuellement lui être délégués.

De plus, conjointement avec la Sûreté du Québec, le Service de police de la communauté urbaine de Montréal et les services de police municipaux, la Société a mené diverses opérations dans chaque région du Québec. Les contrôles aux frontières ont été renforcés par l'ouverture, entre autres choses, d'un poste de contrôle à Lacolle ainsi que par la conduite d'opérations particulières en Abitibi, en Estrie et en Montérégie. Par ailleurs, de nombreuses interventions en entreprises ont été réalisées par les inspecteurs en transport routier.

**Répartition des renouvellements de permis de conduire**

**1991 volume 1 991 242**




**1990 volume 2 005 279**

- Centres de service de la Société
- Bénévolat privé
- Réseau populaire
- Service postal

Enfin, au cours de 1991, la Société a mis sur pied des comités régionaux de coordination des activités opérationnelles de contrôle du transport routier, auxquels siègent les principaux partenaires de la Société concernés par ces activités, notamment les services de police et le ministère des Transports.

Les personnes intéressées à obtenir de plus amples renseignements concernant ce mandat de la Société peuvent consulter le *Rapport d'activité 1991 du Contrôle du transport routier*.

## LES OPÉRATIONS RELIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION

Au cours de la dernière année, la Société de l'assurance automobile a perçu, à même ses activités reliées à la délivrance du permis de conduire et du certificat d'immatriculation, 1,083 milliard de dollars répartis ainsi: 486,8 millions de dollars en contributions d'assurances et en frais administratifs[1]; 521,6 millions de dollars, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation; 74,6 millions de dollars, au nom du ministère du Revenu, dont 34,8 millions de dollars pour la taxe de vente lors de l'acquisition de véhicules entre particuliers et 39,8 millions de dollars pour la taxe de vente sur les assurances.

Les différents aspects de la gestion du *Code de la sécurité routière* mettent annuellement la Société en relation directe avec près de 4 millions de citoyens de même qu'avec de nombreux interlocuteurs, au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

1. Les contributions d'assurances et les frais administratifs sont ici présentés sur une base de recettes, alors que dans les états financiers, ils le sont sur une base de revenus.

## NOMBRE D'OPÉRATIONS RELATIVES AU PERMIS DE CONDUIRE

| | Centres de service | | | | | | Caisses populaires | Mandataires privés | Service postal | Institutions financières | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Délivrance de permis d'apprenti conducteur | Délivrance de permis de conduire | Renouvellement | Renouvellement de permis d'apprenti conducteur | Autres* | Total | Renouvellement | Renouvellement | Renouvellement | Renouvellement | Total global |
| 1991 | 97 235 | 152 695 | 509 873 | 54 846 | 504 943 | 1 319 592 | 284 336 | 222 419 | 949 234 | 25 380 | 2 800 961 |
| 1990 | 144 389 | 197 202 | 486 118 | 58 079 | 441 246 | 1 327 034 | 236 688 | 183 658 | 1 098 815 | | 2 846 195 |

* Les autres transactions comprennent, notamment, les remplacements de documents, les permis de taxis et les redressements de dossiers. Il est à noter que cette information n'apparaissait pas dans le Rapport d'activité 1990.

Remarque : Les transactions effectuées dans les institutions financières sont reliées au nouveau mode de paiement en vigueur depuis le 1er janvier 1992.

## RÉPARTITION DES OPÉRATIONS D'IMMATRICULATION

| | Renouvellements | | | | Acquisitions | | Autres** | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transactions | | Véhicules visés* | | | | | | | |
| | 1991 | 1990 | 1991 | 1990 | 1991 | 1990 | 1991 | 1990 | 1991 | 1990 |
| Centres de service | 864 077 | 767 744 | 970 538 | 866 807 | 724 044 | 685 411 | 496 151 | 442 151 | 2 084 272 | 1 895 306 |
| Mandataires privés | 567 927 | 517 602 | 644 574 | 587 531 | 509 160 | 522 064 | 273 631 | 258 245 | 1 350 718 | 1 297 911 |
| Caisses populaires | 774 703 | 748 719 | 869 140 | 839 695 | 742 059 | 785 206 | 367 858 | 364 928 | 1 884 620 | 1 898 853 |
| **Total du réseau** | 2 206 707 | 2 034 065 | 2 484 252 | 2 294 033 | 1 975 263 | 1 992 681 | 1 137 640 | 1 065 324 | 5 319 610 | 5 092 070 |
| Service postal | 998 128 | 1 137 671 | 1 022 558 | 1 157 795 | | | | | 998 128 | 1 137 671 |
| Institutions financières | 699 | | 699 | | | | | | 699 | |
| **Total global** | 3 205 534 | 3 171 736 | 3 507 509 | 3 451 828 | 1 975 263 | 1 992 681 | 1 137 640 | 1 065 324 | 6 318 437 | 6 229 741 |

* Le nombre de véhicules visés n'est pas comptabilisé dans le total.

** Les autres transactions d'immatriculation comprennent les remisages, les remplacements de documents, les modifications du dossier véhicule, les retraits d'un véhicule et les autorisations spéciales de circuler.

Remarque : Dans le Rapport d'activité 1990, le nombre d'opérations avait été calculé à partir du nombre de véhicules ayant fait l'objet d'une transaction. Dans le présent rapport, le nombre d'opérations a été calculé à partir du nombre de transactions effectuées.

Ainsi, au cours de 1991, 9 119 398 opérations ont été effectuées auprès de ces usagers. De ce nombre, 2 800 961 se rapportaient au permis de conduire et 6 318 437 à l'immatriculation. En ce qui concerne plus précisément les renouvellements d'immatriculation, 3 205 534 transactions touchant 3 507 509 véhicules ont été effectuées.

En outre, en 1991, la Société a instauré un nouveau mode de paiement des droits reliés à l'immatriculation et au permis de conduire. En effet, les propriétaires de véhicules ainsi que les titulaires de permis de conduire dont l'expiration de leur privilège était le mois de janvier ont pu, à partir du 1er décembre 1991, payer leurs droits dans les établissements financiers participants. C'est ainsi que ces derniers ont effectué 25 380 transactions de paiement du permis de conduire et 699 transactions de paiement d'immatriculation, ce qui laisse présager que la réforme a été bien comprise et qu'elle devrait continuer à bien s'implanter en 1992.

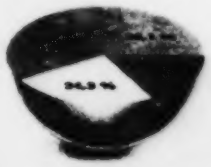
En 1991, on comptait au Québec 4 092 368 titulaires d'un permis de conduire et 4 041 617 véhicules en circulation.

Il importe de mentionner aussi que la Société accède maintenant instantanément aux fichiers des permis de conduire et de l'immatriculation de toutes les administrations canadiennes, ce qui permet de vérifier la validité des documents présentés par les personnes qui s'établissent au Québec. De ses bureaux de Québec, la Société entretient et exploite, contre rémunération, l'ordinateur dédié à ce réseau pour le compte du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

**Répartition des renouvellements d'immatriculation**

**1991 volume 3 507 509**

**1990 volume 3 451 828**



**NOMBRE DE TITULAIRES SELON LES CLASSES AUTORISÉES***

| Classes de véhicules autorisées | Nombre de titulaires au 91-06-01 | Nombre de titulaires au 90-06-01 |
|---|---|---|
| 1 Camion-remorque | **180 838** | 181 299 |
| 2 Autobus de plus de 24 passagers | **214 600** | 214 527 |
| 3 Camion porteur | **312 301** | 306 131 |
| 4A Véhicule d'urgence | **337 277** | 328 821 |
| 4B Autobus de 24 passagers ou moins et minibus | **347 920** | 337 975 |
| 4C Taxi | **371 257** | 359 318 |
| 5 Véhicule de promenade et véhicule comptant 2 essieux de moins de 4 500 kg de masse nette** | **4 077 442** | 4 017 625 |
| 6A, 6B et 6C Motocyclette*** | **2 583 819** | 2 615 271 |
| 6D Cyclomoteur** | **4 092 176** | 4 032 756 |
| 8 Tracteur de ferme** | **4 079 679** | 4 020 326 |
| **Nombre total de titulaires** | **4 092 368** | 4 032 971 |

* En vertu de la nouvelle classification des permis de conduire maintenant en vigueur au Québec, chaque classe permet de conduire les classes inférieures. Ainsi, par exemple, la classe 1 permet de conduire les classes 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8. Deux exceptions : les classes 6A, 6B et 6C pour la conduite d'une motocyclette, qui sont comprises dans un ensemble distinct, et la classe 6D qui n'inclut pas implicitement la classe 8.

** Tous les titulaires de la classe 5 possèdent automatiquement les classes 6D et 8.

*** Les titulaires ayant obtenu leur permis avant juillet 1978 ont conservé certains privilèges. Ainsi, l'obtention du permis de conduire donnait automatiquement le droit de conduire une motocyclette, à moins d'avoir un handicap physique.

La Société entrevoit la possibilité d'utiliser le lien interprovincial aux fins de mise à jour des fichiers de l'ensemble des administrations. Elle a d'ailleurs coordonné les activités du groupe de travail mandaté pour élaborer les propositions du contenu des phases subséquentes de ce projet.

Par ailleurs, en 1991, la Société a réalisé des études et a fait des recommandations au gouvernement en vue de l'introduction de la photographie du titulaire sur le permis de conduire. Les objectifs poursuivis par cette réforme sont : un accès plus facile au fichier central des conducteurs, une plus grande protection contre les fraudes et les falsifications et une identification plus fiable des conducteurs. En effet, le permis avec photographie sera plastifié, il comportera un dispositif de saisie électronique (code à bâtonnets) et des composantes de sécurité, notamment un motif de fond et l'utilisation d'encre ultraviolette.

## LES USAGERS DE LA ROUTE

### La formation des conducteurs

L'une des conditions préalables pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette est d'avoir suivi avec succès un cours de conduite pratique approuvé par la Société. Ce cours est donné par les écoles de conduite privées qui sont titulaires d'un permis d'école de conduite.

Pour assurer la qualité de la formation des conducteurs et l'uniformité de l'enseignement, la Société prépare les programmes-cadres de formation qui sont prescrits par le Règlement sur les écoles de conduite et dont l'application relève de sa responsabilité.

Au 31 décembre 1991, on dénombrait au Québec 411 permis généraux d'école de conduite autorisant leurs titulaires à donner soit l'enseignement de la conduite d'un véhicule de promenade, soit celui de la conduite d'une motocyclette, ou les deux à la fois.

Étant donné l'étalement sur une période de deux ans des dates de renouvellement des permis généraux d'école de conduite, 207 de ces permis ont été renouvelés en 1991, alors que 41 étaient transférés. La répartition des permis renouvelés se présente ainsi :

- 141 permis dans la classe véhicule de promenade;
- 64 permis dans la classe véhicule de promenade et motocyclette;
- 2 permis dans la classe motocyclette.

Par ailleurs, les écoles de conduite qui désirent donner les cours de conduite pratique à partir d'une autre adresse que celle mentionnée sur leur permis doivent se procurer un permis temporaire. La période de validité de ce permis est de 90 jours et elle peut être renouvelée. En 1991, la Société a délivré 249 permis temporaires d'école de conduite. De ce nombre, 51 étaient encore valides le 31 décembre 1991.

Durant l'année, les écoles de conduite ont fait l'objet de 1 983 visites par les préposés aux établissements agréés dans le but de vérifier le respect des exigences pédagogiques et administratives édictées par le Règlement sur les écoles de conduite. Ces visites ont amené les préposés à remettre 31 constats d'infractions.

À la fin de l'année 1991, 1 677 personnes étaient titulaires de permis d'enseignement valides pour donner l'enseignement de la conduite automobile au Québec. En raison de l'étalement sur une période de deux ans des dates de renouvellement des permis d'enseignement, la Société a renouvelé 707 de ces permis en 1991 et en a délivré 94 nouveaux. Les personnes titulaires d'un permis d'enseignement de la conduite automobile peuvent obtenir de nouvelles classes ou catégories à leur permis. Par exemple, un instructeur en conduite automobile peut demander la classe de moniteur et ce, tant dans la catégorie automobile que dans la catégorie motocyclette. En 1991, la Société a autorisé l'ajout de cinq nouvelles classes ou catégories.

Par ailleurs, les transporteurs et les établissements d'enseignement peuvent maintenant procéder à l'évaluation des conducteurs professionnels qu'ils forment. La Société doit cependant s'assurer de la qualité de la formation donnée. À cette fin, en 1991, on compte sept protocoles d'entente signés avec divers participants, soit:

- la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec;
- la Commission scolaire Charlesbourg (Centre de formation routière Jean-Talon);
- la Commission scolaire Saint-Jérôme (Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme);
- Transport Thom ltée;
- la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal;
- l'École des routiers professionnels du Québec (1981) inc.; et
- Autobus Viens inc.

L'élaboration des nouvelles modalités d'obtention du premier permis de conduire et la révision des programmes du cours pratique ont été achevées. Ainsi, depuis le 1er mars 1991, le cours de conduite comporte 12 séances pratiques, alors que la

partie théorique du cours n'est plus obligatoire et ce, afin de permettre une formation théorique mieux adaptée aux besoins de chacun des aspirants conducteurs. À cette fin, la Société a d'ailleurs réalisé la préparation d'outils d'autoapprentissage comme **Conduire un véhicule de promenade** et elle a procédé à la révision du **Guide de la route**.

Elle a également procédé à la réimpression du guide **Conduire un véhicule lourd**, et en a publié une version anglaise. Ce guide permet aux candidats de se préparer aux examens de la Société pour l'obtention d'un permis de classe 1, 2 ou 3.

Afin de réduire le taux élevé d'accidents de la route impliquant de nouveaux conducteurs, la Société juge également primordial d'exercer un contrôle particulier des comportements de ces conducteurs dès la phase d'apprentissage. À cette fin, l'année 1991 a été marquée par l'instauration du permis probatoire, le 14 novembre. D'une durée de deux ans, ce permis est délivré aux nouveaux conducteurs. Les titulaires de permis probatoire sont par ailleurs soumis à des règles précises visant à produire un effet incitatif sur le désir d'acquisition, l'adoption et la conservation de comportements et d'attitudes sécuritaires. Parmi ces règles, on retrouve :

- la suspension du permis probatoire pour trois mois lorsque le titulaire accumule 10 points d'inaptitude;
- la prolongation de la période probatoire du permis pour une période identique à toute période de suspension imposée;
- la délivrance d'une pièce officielle différente des autres permis, ce qui atteste le statut particulier du nouveau conducteur.

**L'évaluation des candidats au permis de conduire**

En 1991, la Société a mis de l'avant de nouvelles modalités d'obtention d'un premier permis de conduire. Cette réforme est entrée en vigueur le 1er mars 1991. C'est ainsi que :

- la réussite d'un examen théorique est requise pour donner droit à l'obtention du permis d'apprenti conducteur;
- l'aspirant conducteur doit obtenir son permis d'apprenti conducteur au moins trois mois avant de se présenter aux examens pratiques de conduite en vue de l'obtention du permis probatoire;
- les délais de reprise aux examens de la Société sont dorénavant d'un mois.

Après avoir suivi avec succès un cours de conduite pratique d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette, l'apprenti conducteur désireux d'obtenir un permis de conduire doit se présenter à l'examen pratique de la Société pour obtenir son permis probatoire. Par ailleurs, pour être admissible aux examens autorisant la conduite d'un véhicule lourd ou d'un véhicule affecté au transport de personnes, le candidat doit posséder une expérience de conduite d'un véhicule de promenade correspondant à un an pour un taxi, un minibus ou un autobus de 24 passagers ou pour un camion porteur et à trois ans pour un ensemble de véhicules routiers.

Dans la foulée de l'introduction de ces nouvelles modalités d'obtention du permis de conduire, la Société a procédé à une révision complète de la méthode et de la grille d'évaluation des conducteurs utilisées lors de l'examen sur route relié à l'obtention du permis de conduire pour les véhicules de promenade. De plus, la Société a révisé complètement les examens théoriques pour les véhicules de promenade et les motocyclettes.

Le permis de conduire est renouvelable à tous les deux ans, à la date d'anniversaire du titulaire, ce qui représente environ deux millions de permis renouvelés chaque année.

**L'évaluation médicale des conducteurs**

En 1991, la Société a exigé l'évaluation médicale ponctuelle de 283 156 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier. L'évaluation des dossiers les plus complexes est assumée par le Comité consultatif médical et optométrique, composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec. Ce comité est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur la vision et l'état de santé requis pour la conduite sécuritaire d'un véhicule routier et sur la capacité à conduire de certains conducteurs préalablement définis.

Depuis décembre 1990, sur avis favorable du Comité consultatif médical et optométrique, seule la Société a la compétence pour accorder une exemption médicale du port de la ceinture de sécurité lorsque des raisons médicales exceptionnelles le justifient. Ce comité rend son avis uniquement après avoir étudié le rapport du médecin spécialiste qui a examiné la personne requérante. En 1991, la Société a reçu 1 835 demandes d'exemption médicale accompagnées du rapport d'un médecin spécialiste. De ces 1 835 demandes, le Comité consultatif médical et optométrique a accordé 10 exemptions médicales valides pour une période dont la longueur peut varier selon les cas. En 1990, avant l'entrée en vigueur de cette modification au *Code de la sécurité routière*, 17 529 personnes avaient obtenu une exemption médicale sur avis du médecin de leur choix.

Une disposition du *Code de la sécurité routière*, en application depuis le 1er janvier 1991, permet à des personnes atteintes de maladies ou de déficiences jugées de prime abord incompatibles avec la conduite de véhicules routiers, d'obtenir ou de conserver leur permis de conduire lorsqu'elles peuvent démontrer, à la satisfaction de la Société, qu'elles ont acquis des habiletés compensatoires qui les rendent aptes à conduire un véhicule de façon sécuritaire.

**Le suivi de l'aptitude à conduire**

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le *Code de la sécurité routière* comporte des dispositions d'ordre préventif et punitif à l'égard des comportements fautifs ou dangereux des conducteurs.

Ainsi, la Société doit révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction au *Code criminel* commise avec un véhicule routier, notamment la conduite en état d'ébriété. Pour ces infractions, le *Code de la sécurité routière* prévoit la révocation[2] du permis et, lorsque la personne a été reconnue coupable d'avoir conduit pendant la période visée par la révocation, la suspension du droit d'en obtenir un pendant :

- un an pour une première infraction criminelle reliée à la conduite automobile;
- deux ans pour une deuxième infraction commise au cours des cinq dernières années; et
- trois ans pour toute infraction criminelle subséquente au cours des cinq dernières années.

2 **La révocation** est l'annulation d'un permis de conduire; à la fin de la période de sanction, le conducteur doit passer un examen théorique pour obtenir un nouveau permis.

Pour sa part, le tribunal peut imposer une période d'interdiction de conduire en vertu du *Code criminel*. Il faut toutefois distinguer cette interdiction de conduire de la révocation du permis et de la suspension du droit[3] d'en obtenir un, qui sont imposées par la Société en vertu du *Code de la sécurité routière*. Ainsi, les durées indiquées précédemment représentent les sanctions minimales imposées par la Société même lorsque le tribunal décrète une période d'interdiction de conduire d'une durée moindre.

En 1991, 21 994 infractions criminelles ont entraîné 14 904 révocations et 7 090 suspensions du droit d'obtenir un permis. Le *Code de la sécurité routière* ne permet pas de délivrer un permis restreint au conducteur condamné pour une infraction criminelle.

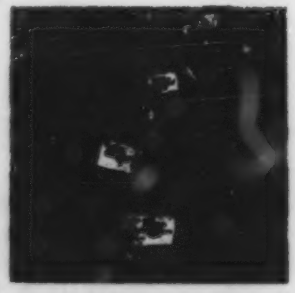
De plus, à l'égard de certaines infractions au *Code de la sécurité routière*, la Société administre un système de points d'inaptitude basé sur la gravité relative de chacune des infractions. Le nombre maximal de points d'inaptitude accumulés conduisant aux sanctions varie en fonction du type de permis de conduire. Lorsque le conducteur a accumulé sept points d'inaptitude ou plus (cinq ou plus pour le permis probatoire), il reçoit un avis l'informant de l'état de son dossier et l'invitant à modifier ses habitudes de conduite. L'accumulation de quinze points d'inaptitude ou plus à son dossier, au cours d'une période de deux ans, entraîne la révocation de son permis de conduire. Dans le cas du permis probatoire, l'accumulation de dix points d'inaptitude ou plus durant la durée du permis entraîne une suspension[4].

À la suite de ces accumulations de points d'inaptitude, le *Code de la sécurité routière* prévoit la révocation du permis et/ou la suspension du droit d'en obtenir un pendant :

- trois mois pour la première sanction;
- six mois pour la deuxième sanction; et
- douze mois pour la troisième sanction et les suivantes, à l'intérieur d'un délai de deux ans.

(Pour le permis probatoire, la durée de la suspension est toujours de trois mois).

Un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, peut être délivré à une personne dont le permis de conduire a été révoqué pour la première fois depuis deux ans en raison d'une accumulation de points d'inaptitude. Également, il peut être délivré à une personne dont le permis probatoire a été suspendu. Cette personne doit toutefois avoir obtenu une ordonnance de la cour après avoir fait la preuve qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1991, 1 275 permis restreints ont ainsi été délivrés.



3 **La suspension du droit** d'obtenir un permis de conduire, un permis probatoire ou un permis d'apprenti conducteur signifie que la Société ne peut délivrer aucun permis pendant une période déterminée.

4 **La suspension** est le retrait d'un permis probatoire; à la fin de la période de sanction, le conducteur récupère son permis (sans avoir à passer d'examen théorique).

**NOMBRE DE RÉVOCATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE OU DE SUSPENSIONS DU DROIT D'EN OBTENIR UN**

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| **Infractions criminelles** | | |
| Un an | **15 634** | 16 731 |
| Un à deux ans | **89** | 100 |
| Deux ans | **4 216** | 3 830 |
| Plus de deux ans | **2 055** | 1 751 |
| **Révocations** | **14 904** | 15 387 |
| **Sous-total** | **21 994** | 22 412 |
| **Suspensions** | **7 090** | 7 025 |
| **Points d'inaptitude** | | |
| Trois mois | **7 205** | 5 932 |
| Six mois | **951** | 973 |
| Douze mois | **145** | 165 |
| **Révocations** | **6 883** | 5 820 |
| **Sous-total** | **8 301** | 7 070 |
| **Suspensions** | **1 418** | 1 250 |
| Suspensions pour non-paiement d'amendes au *Code de la sécurité routière* ou à un règlement municipal de circulation | **183 339** | 111 134 |
| **TOTAL** | **213 634** | 140 616 |

En cours d'année, 843 960 avis d'infraction entraînant l'inscription de points d'inaptitude ont été enregistrés aux dossiers des conducteurs et 170 368 conducteurs ont été informés qu'ils avaient accumulé sept points d'inaptitude et plus. L'accumulation de quinze points d'inaptitude et plus a entraîné l'imposition de 6 883 révocations et de 1 418 suspensions du droit d'obtenir un permis. Concernant le permis probatoire, les premières statistiques ne seront disponibles que pour l'année 1992, puisque l'entrée en vigueur date de novembre 1991. De plus, 11 631 conducteurs ont vu suspendre leur droit d'obtenir un permis pour avoir conduit durant une révocation ou une suspension.

En matière de suivi de l'aptitude à conduire, la Société a le pouvoir de suspendre un permis ou de restreindre son utilisation pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens médicaux ou de compétence prescrits. En 1991, des suspensions de classes ou de permis ont été imposées à 4 668 personnes pour des raisons médicales, alors que 33 839 titulaires de permis ont été affectés par une suspension administrative de leur permis de conduire pour ne pas avoir fourni les rapports médicaux requis dans le délai prévu.

Enfin, en 1991, l'application par la Société de la suspension du permis de conduire pour des amendes non payées à la suite d'infractions au *Code de la sécurité routière* ou à un règlement municipal de circulation, a entraîné 183 339 suspensions. De ce nombre, 113 578 suspensions ont pu être levées lorsque les conducteurs ont payé leur amende.

## NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION 1990-1991

| Type d'utilisation<br>Type de véhicule | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| **Promenade** | | |
| Automobile, camion léger | 2 970 232 | 2 909 048 |
| •Automobile | 2 487 138 | 2 454 288 |
| •Camion léger | 441 149 | 405 033 |
| •Non précisé* | 41 945 | 49 727 |
| Motocyclette | 61 002 | 62 828 |
| Cyclomoteur | 21 008 | 21 558 |
| **Utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale** | | |
| Automobile, camion léger | 411 538 | 415 047 |
| •Automobile | 168 389 | 169 821 |
| •Camion léger | 224 606 | 223 441 |
| •Non précisé* | 18 543 | 21 785 |
| Taxi | 8 104 | 8 207 |
| Autobus | 6 216 | 6 338 |
| Autobus scolaire | 9 524 | 9 544 |
| Camion, tracteur routier | 97 686 | 98 748 |
| Véhicule-outil, autres | 47 684 | 49 447 |
| **Hors-réseau** | | |
| Motoneige | 122 189 | 113 758 |
| Deux roues | 21 569 | 22 179 |
| Véhicule tout terrain | 99 176 | 81 230 |
| Véhicule-outil, autres | 165 689 | 166 807 |
| **Total**** | 4 041 617 | 3 964 739 |

* Ce sont les véhicules pour lesquels on n'a pu distinguer s'ils étaient des camions légers ou des automobiles.

** Ne comprend pas les remorques, les véhicules utilisés exclusivement dans les gares, ports et aéroports ainsi que les véhicules immatriculés avec une plaque CT.

## LES VÉHICULES ROUTIERS

### L'identification des véhicules et de leurs propriétaires

Au Québec, tout propriétaire d'un véhicule routier doit immatriculer celui-ci à moins d'en être exempté par le *Code de la sécurité routière*. Les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, sur la machinerie agricole et sur les véhicules de loisir dans les cas prévus par règlement. Les commerçants, de même que les recycleurs, doivent tenir un registre des véhicules qu'ils possèdent.

### La sécurité des véhicules

Le *Code de la sécurité routière* prévoit la vérification obligatoire semestrielle des taxis, des véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, des autobus et des minibus. Il prévoit également la vérification obligatoire annuelle des véhicules d'urgence ainsi que des véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 3 000 kg. Le programme inclut aussi, avant leur remise en circulation, les véhicules modifiés, les véhicules qui avaient été mis au rancart et ceux remisés depuis plus de douze mois, ainsi que les véhicules d'occasion provenant de l'extérieur du Québec.

En 1991, les 180 037 véhicules assujettis au programme de vérification mécanique obligatoire ont donné lieu à 228 405 vérifications. Il faut signaler aussi l'entrée en vigueur en novembre 1991 de modifications réglementaires permettant la reconnaissance mutuelle des vérifications mécaniques effectuées dans la plupart des provinces canadiennes et états américains.

Le *Code de la sécurité routière* confère à la Société le pouvoir de nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification des véhicules visés par le programme de vérification mécanique. La Société a donc mis en place un réseau composé, d'une part, d'entreprises agréées pour la vérification de leurs propres véhicules et, d'autre part, de mandataires qui effectuent des vérifications contre rémunération.

Au 31 décembre 1991, le réseau comptait 2 996 entreprises autorisées à faire la vérification de leurs véhicules, 77 mandataires pour la vérification des véhicules légers (de 3 000 kg et moins) et 82 mandataires pour la vérification des véhicules lourds. De plus, dans le cadre de l'implantation du contrôle des véhicules gravement accidentés, en 1991, la Société a autorisé 23 mandataires contre rémunération à effectuer l'expertise technique des véhicules qui sont reconstruits.

Ce réseau de mandataires en vérification mécanique est maintenant étendu à l'ensemble du territoire québécois, selon les critères que s'est fixés la Société en matière d'accessibilité et de qualité de ses services. Ainsi, en 1991, les préposés aux établissements de la Société ont effectué pas moins de 2 916 visites de contrôle de la qualité chez les mandataires en vérification mécanique.

Les avis de non-conformité remis aux propriétaires dont le véhicule présente des défectuosités lors de la vérification mécanique font l'objet d'un contrôle qui permet de vérifier si les réparations ont été effectuées ou non; dans ce dernier cas, le propriétaire récalcitrant s'expose à l'imposition d'amendes et au non-renouvellement de l'immatriculation de son véhicule aussi longtemps qu'il n'a pas démontré, à la satisfaction de la Société, que son véhicule a subi les réparations nécessaires en raison des défectuosités relevées lors de la vérification. En 1991, la Société a soumis au Bureau juridique du *Code de la sécurité routière* le cas de 1 400 propriétaires qui n'ont pas fait réparer leurs véhicules défectueux comme l'exige le règlement sur la vérification mécanique.

**L'assurance obligatoire**

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance-responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $ garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule, ou produire une attestation selon les modalités déterminées par règlement.

Au cours de 1991, la Société a effectué une vérification de l'assurance obligatoire auprès de 25 129 propriétaires d'automobile. Durant l'année, 4 689 suspensions de permis de conduire ou de certificat d'immatriculation ont été imposées, à la suite d'un accident où le véhicule n'était pas assuré, d'un jugement ou d'un bris d'entente relatif au remboursement des dommages causés. En outre, 8 529 immatriculations ont été suspendues parce que les propriétaires des véhicules n'avaient pas fourni une preuve d'assurance obligatoire contre les dommages matériels.

Enfin, certaines personnes n'ont pas répondu de façon satisfaisante à une vérification de l'assurance, ce qui a amené la Société à présenter 2 398 requêtes à la Sûreté du Québec pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire.

**La reconnaissance des commerces de véhicules et des garages**

La loi interdit à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles à moins d'avoir obtenu une licence à cette fin. La Société est chargée de délivrer cette licence. Le commerçant ou le recycleur de véhicules qui en font la demande doivent, auparavant, fournir un cautionnement à la Société pour garantir le remboursement de tout véhicule volé qui aurait été acheté dans leur établissement.

La délivrance de cette licence vise avant tout la protection du consommateur. Cependant, comme la Société a la responsabilité d'effectuer l'immatriculation des véhicules, les commerçants de véhicules sont, de par la nature de leur commerce, des partenaires de la Société en matière de contrôle de la propriété des véhicules. En 1991, la Société a délivré ou renouvelé 6 279 licences de commerçants, de recycleurs ou de commerçants-recycleurs.

En 1991, le contrôle de la reconnaissance de ces commerces a continué de recevoir une attention particulière, la Société voulant ainsi s'assurer que les titulaires de licence répondaient effectivement aux exigences de la réglementation. De plus, en collaboration avec les services de police, de nombreuses interventions ont été effectuées auprès de ces commerces pour contrer l'usage non conforme à la réglementation de certificats d'immatriculation temporaires.

**Le contrôle des véhicules routiers gravement accidentés**

À la suite de l'adoption de la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et autres dispositions législatives*, la Société de l'assurance automobile du Québec introduisait, à la fin de 1991, un programme de contrôle de la reconstruction des véhicules gravement accidentés.

Ainsi, les assureurs doivent désormais aviser la Société de l'achat d'un véhicule routier gravement endommagé et de l'usage à venir de ce véhicule, à savoir s'il sera ou non remis en circulation. En outre, le commerçant ou le recycleur doivent présenter à la Société un dossier de reconstruction d'un véhicule pour obtenir le certificat d'immatriculation mentionnant qu'il s'agit d'un véhicule reconstruit. De plus, les véhicules déclarés irrécupérables par les assureurs ne pourront plus être immatriculés.

Ces nouvelles mesures permettront à la Société de mieux contrôler le parc automobile et en particulier les véhicules déclarés perte totale par les assureurs, soit environ 10 000 véhicules par année.

**Les permis spéciaux de circulation**

Conformément à des dispositions bien définies par règlement, la Société délivre dans 28 points de service des permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension dépassent les normes en vigueur. Lorsque les véhicules faisant l'objet de demandes de permis spéciaux excèdent les poids prévus par le règlement, la Société voit alors à obtenir l'autorisation du Comité permanent du transport hors-normes du ministère des Transports du Québec avant de délivrer de tels permis.

Au cours de l'année 1991, 19 916 permis spéciaux ont été délivrés, ce qui représente une diminution de 45 % par rapport à 1990, diminution attribuable pour l'essentiel au Règlement sur les permis spéciaux, entré en vigueur en novembre 1990, et qui a eu pour effet de réduire les catégories de véhicules soumis à la réglementation sur les permis spéciaux. De plus, 64 transporteurs ont demandé et reçu 876 permis de circulation de trains routiers pour la période

d'avril à décembre, ce qui représente une augmentation de 13 % par rapport à 1990. Un train routier est formé d'un tracteur et de deux semi-remorques de 14,65 mètres ou d'un tracteur et de trois semi-remorques de 8,5 mètres.

### LES NORMES DE SÉCURITÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Les travaux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), destinés à suivre l'évolution des normes de sécurité pour les transporteurs routiers, se sont poursuivis tout au long de 1991. La Société a participé intensivement à ces travaux et a fait valoir les préoccupations du Québec relativement à l'uniformité des normes ainsi qu'à la simplification administrative des obligations. L'engagement de la Société dans certains groupes de travail a permis d'apporter des ajustements normatifs pour tenir compte de la réalité québécoise.

Au Québec, afin de bien contrôler ces normes de sécurité et d'assister les transporteurs dans leur démarche vers une plus grande sécurité routière, des employés de la Société ont effectué, en 1991, 842 visites de conformité dans le cadre de la vérification des installations des transporteurs. Ces visites ont revêtu un caractère essentiellement éducatif.

### LA CONCERTATION AVEC LES SERVICES POLICIERS

La Société assure des liaisons soutenues avec les services policiers. En collaboration avec le Centre de renseignements policier du Québec, elle assure la diffusion de l'information contenue dans les fichiers de l'immatriculation des véhicules et du permis de conduire dans le cadre de l'application du *Code de la sécurité routière*.

Au cours de 1991, des sessions d'information régionales auprès de l'ensemble des services de police ont permis aux agents de la paix de se familiariser avec les récentes modifications au *Code de la sécurité routière*.

De façon périodique, les autorités de la Société et les états-majors se réunissent dans le but d'harmoniser leurs actions respectives en matière d'évolution et d'application du *Code de la sécurité routière*.

Dans le domaine des technologies de l'information, la Société étudie présentement, à la demande des services policiers, la faisabilité de produire une version informatique du *Code de la sécurité routière* pour simplifier l'accès aux divers articles de cette loi et des règlements qui en découlent.

# La promotion de la sécurité routière

L'amélioration du bilan routier constitue l'un des premiers objectifs de la Société de l'assurance automobile du Québec. C'est pourquoi, la Société consacre des ressources importantes à l'étude du phénomène des accidents de la route et à la promotion de la sécurité routière.

En 1991, la Société...

... a intensifié sa lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies : campagnes publicitaires, activités de sensibilisation, appui à l'Opération Nez rouge, etc.

... a consacré des efforts importants pour sensibiliser les parents d'enfants de cinq ans et moins à l'importance d'attacher en tout temps leur enfant dans un siège d'auto adéquat et correctement installé.

... a poursuivi ses activités de communication destinées aux jeunes conducteurs de 16 à 24 ans, en mettant l'accent sur le problème de l'alcool au volant. Cette population est toujours surreprésentée dans le bilan routier.

... a réalisé des études sur l'impact du programme des brigades scolaires.

... a signé une entente avec le Centre d'épidémiologie de Montréal inc. en vue de la réalisation d'une étude d'envergure sur les entorses cervicales.

... a investi des ressources importantes pour la production et l'analyse d'une foule de données sur la composition du parc automobile, sur les accidents et sur les victimes de la route.

... a poursuivi ses efforts en vue de former une nouvelle génération d'usagers de la route: instauration et évaluation du programme d'éducation à la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires.

## L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

### La production, l'interprétation et l'analyse des données

La Société prépare annuellement un rapport statistique complet sur le parc automobile, sur les titulaires de permis de conduire et sur les accidents de la route. Le **Bilan 1990**, publié à l'été 1991, contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents et des victimes de la route, du parc automobile et des titulaires de permis de conduire sur une base de cinq ans. Aussi, ce recueil présente une foule de données selon différents découpages géographiques, soit les régions administratives, les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités de plus de 5 000 habitants.

En outre, la Société publie mensuellement un rapport sur l'évolution du nombre d'accidents et de victimes pour l'ensemble du Québec et pour chacune des régions administratives. De plus, pour la première fois en 1991, la Société a publié un dossier statistique sur le profil des conducteurs. Celui-ci regroupe des informations concernant les infractions au *Code de la sécurité routière* entraînant des points d'inaptitude, les infractions au *Code criminel* ainsi que les conséquences administratives de ces comportements (suspensions et révocations du permis de conduire).

Par ailleurs, la Société a répondu à 110 demandes ponctuelles de renseignements statistiques, formulées par des groupes préoccupés de sécurité routière. Un grand nombre de ces demandes provenaient de différents départements de santé communautaire (DSC).

La Société continue de suivre de très près l'évolution du taux d'utilisation des dispositifs de retenue par les occupants de véhicules routiers. En 1991, la Société a mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité tant chez les conducteurs que chez les passagers avant et arrière. Cette enquête a révélé que le taux de port de la ceinture de sécurité a atteint cette année 90,8 %. De plus, pour la seconde fois, une enquête sur route a été effectuée en mai en vue d'observer si le siège approprié (siège pour nouveau-né, siège d'enfant, siège d'appoint) était utilisé correctement par les enfants de moins de cinq ans.

Dans le but d'évaluer l'importance du nombre de conducteurs qui prennent le volant après avoir consommé de l'alcool, une enquête sur la conduite automobile avec les facultés affaiblies par l'alcool a été menée à travers le Québec en mai et juin 1991. Celle-ci a révélé que 3,2 % des conducteurs avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise (80 mg/100 ml de sang). Cette enquête sur route, s'inscrivant dans le cadre de la campagne **L'alcool au volant, c'est criminel! Point final** a utilisé une méthodologie comparable aux enquêtes menées en 1986 et 1981.

En avril 1991, la Société a diffusé le résultat d'une enquête postale effectuée auprès de quelque 21 000 titulaires de permis de conduire. Réalisée à l'aide de carnets de déplacements, cette enquête renseigne sur le kilométrage des conducteurs québécois et sur les principaux buts de leurs déplacements. Elle apporte un nouvel éclairage sur l'exposition aux risques d'accident des conducteurs québécois, plus particulièrement selon leur groupe d'âge et leur sexe.

Par ailleurs, pour une quatrième fois en cinq ans, la Société a mené une enquête téléphonique dans le but de suivre l'évolution des connaissances et des attitudes de la population sur certains thèmes de sécurité routière (le port de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant, les cyclistes, les piétons, l'appui aux campagnes en sécurité routière, la surveillance policière, les limites de vitesse, les interventions en sécurité routière).

Enfin, soucieuse de la qualité de ses services, la Société a, une fois de plus, réalisé des sondages lui permettant d'adapter encore mieux ses services aux besoins de ses groupes cibles. En particulier, elle a réalisé en mars 1991 un sondage sur la satisfaction des requérants, relativement au régime d'indemnisation.

**Les études et analyses**

L'analyse des activités reliées aux brigades scolaires de sécurité routière a donné lieu à la publication de deux rapports. Le premier, **Évaluation de l'impact du programme des brigades scolaires**, présente le résultat d'un vaste programme d'observations du comportement des élèves aux abords des écoles. L'instauration d'une brigade scolaire composée de jeunes (à ne pas confondre avec les brigadiers adultes) améliore grandement le comportement des élèves aux endroits où le brigadier est posté.

Le deuxième rapport, **Évaluation de l'impact de la présence de jeunes brigadiers à bord des autobus scolaires sur la sécurité routière**, présente le résultat d'une consultation auprès des conducteurs d'autobus scolaires. La présence des jeunes brigadiers augmente de façon notable les comportements sécuritaires des écoliers. Ceux-ci sont plus disciplinés lors de la montée dans

l'autobus ou de la descente de celui-ci et s'éloignent davantage des roues ou du devant de l'autobus, lorsqu'il y a présence de jeunes brigadiers à bord.

Le développement du modèle DRAG pour évaluer l'influence de divers facteurs sur l'évolution du nombre de victimes et du nombre d'accidents de la route, a franchi des étapes cruciales au cours de l'année. Des tests généraux de validation, réalisés à l'aide du logiciel TRIO, ont permis d'assurer le bon fonctionnement du modèle. Les premiers résultats, calculés à partir des données du fichier couvrant la période 1956-1989, ont fait l'objet d'études de sensibilité. Ces études permettront de déterminer une version de référence du modèle qui sera utilisée pour expliquer les variations du nombre d'accidents et de victimes, ainsi que la gravité des dommages subis, en tenant compte de l'exposition au risque.

La Société a signé une entente avec le Centre d'épidémiologie de Montréal inc. en vue de réaliser une étude sur les entorses cervicales. Cette étude sera menée par un groupe d'experts sous la supervision du Dr Walter O. Spitzer, spécialiste en épidémiologie de réputation internationale. La Société a prévu investir 1,946 million de dollars au total pour les trois ans que doit durer l'étude. L'entorse cervicale, qui est un étirement brusque des différents tissus qui soutiennent le cou, est en nette progression dans les demandes d'indemnisation présentées par les victimes de la route à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Les principaux objectifs de cette étude sont de faire des recommandations sur les divers moyens de prévention en ce qui a trait particulièrement à l'habitacle automobile, d'améliorer la connaissance des histoires naturelles des entorses cervicales, de donner aux cliniciens un outil uniforme de diagnostic, d'investigation et d'approche thérapeutique des lésions cervicales associées aux accidents de la route et enfin de proposer et de planifier une stratégie d'enseignement universitaire unifiant les différentes disciplines médicales et paramédicales. La Société de l'assurance automobile du Québec s'attend donc à ce que le résultat de cette étude permette de constituer un cadre scientifique unifié qui apportera un appui à l'ensemble du corps médical, ainsi qu'à tous ceux qui sont concernés par cette pathologie.

En vue de mieux connaître les usagers de ses programmes, la Société a réalisé certaines études basées sur les données disponibles dans ses fichiers. L'analyse de ces données vise à faire ressortir les caractéristiques des personnes qui ont plusieurs accidents au cours d'une période donnée, les caractéristiques des conducteurs qui ont commis de nombreuses infractions ou encore les caractéristiques des victimes indemnisées plus d'une fois à la suite d'un accident. Pour chaque groupe visé, le profil prend en considération l'évolution des caractéristiques sur environ dix années. Les rapports prévus au programme de ces études paraîtront au début de 1992.

Une étape importante a été franchie en vue de mieux connaître les conséquences des accidents. La Société ayant amélioré son système de codification des blessures, l'analyse des relations entre les blessures et les circonstances d'accidents a fait l'objet d'une étude détaillée. Celle-ci détermine la nature, le siège et la gravité des blessures pour les principaux usagers de la route (piéton, conducteur de véhicule de promenade, motocycliste, etc.) et révèle l'influence de la ceinture de sécurité sur les blessures. La publication du rapport est prévue pour le printemps 1992.

**Les recherches subventionnées**

Les trois équipes de chercheurs universitaires, qui bénéficient du programme conjoint de soutien à la recherche en sécurité routière, ont présenté l'état

d'avancement de leurs travaux lors d'un séminaire inter-équipes organisé par l'Université Laval. Il importe de rappeler que ce programme est administré par la Société, le ministère des Transports et le Fonds pour la formation des chercheurs et l'aide à la recherche. Il vise le financement sur trois ans de l'infrastructure des équipes de recherche et de la réalisation des projets constituant leur programme de recherche. La Société a approuvé le rapport du comité d'évaluation de l'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière, exercice 1991-1992; sa contribution pour la deuxième année du programme s'élève à 262 000 $ sur un total de 697 000 $.

Les deux équipes déjà sélectionnées en vertu de l'entente avec le Fonds de la recherche en santé du Québec ont reçu une subvention totale de 520 000 $ en 1991 pour leur permettre de poursuivre leurs travaux. L'équipe composée de spécialistes du Centre de recherche sur les transports et de l'Hôtel-Dieu de Montréal, a terminé une étude visant à mesurer l'impact de certaines normes médicales et optométriques sur la sécurité routière. Par ailleurs, l'équipe réunissant des spécialistes provenant principalement de l'Institut de réadaptation de Montréal et de l'hôpital du Sacré-Coeur poursuit l'évaluation des capacités résiduelles et du potentiel de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral.

À la suite de subventions accordées avant 1991, quatre rapports de recherche ont été déposés au cours de l'année : **La prise de risque et la prise de décision chez les conducteurs et conductrices de l'Abitibi-Témiscamingue; Les maladies cardio-vasculaires et le risque d'accidents chez les conducteurs de véhicules de promenade; Évaluation d'un programme à l'intention des candidats aux élections fédérales de 1988, destiné à modifier des connaissances, des attitudes et des comportements dans le domaine de la sécurité routière;** et **Évaluation d'une traverse piétonnière en béton coloré.**

## L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour la Société, l'année 1991 marque un point tournant en ce qui a trait à la prévention routière en milieu scolaire. En effet, durant l'année, la Société a procédé à la révision de l'ensemble des programmes destinés aux élèves du primaire et du secondaire. De nouvelles activités seront proposées au milieu scolaire en tenant compte de l'approche actuelle en éducation, c'est-à-dire celle d'intégration des matières. Cette approche permet d'allier l'apprentissage de principes de sécurité routière avec celui du français. De plus, une nouvelle stratégie de mise en oeuvre de ces programmes a été expérimentée en cours d'année dans une centaine d'écoles du Québec.

Pour l'enseignement primaire, quatre programmes thématiques sont exploités, soit l'**Halloween**, le **Piéton**, la **Bicyclette** et le **Transport scolaire**. Ces thèmes sont regroupés par classe dans six brochures comportant diverses activités de sécurité routière à réaliser à quatre moments de l'année scolaire. L'expérimentation des programmes s'est terminée en 1991 et leur mise en oeuvre à l'échelle provinciale est en cours de réalisation.

De plus, le déroulement des activités reliées à ces quatre thèmes a été soutenu parallèlement par des campagnes de sensibilisation, qui ont eu lieu dans les écoles selon un calendrier prédéterminé.

D'autres programmes viennent également compléter ces thèmes. Le programme **Vélo-expert**, par exemple, seconde le thème «Bicyclette» au programme d'éducation physique. Ce programme vise à introduire les habiletés techniques néces-

saires à la mise en pratique de comportements sécuritaires à bicyclette. Le projet est réalisé avec la collaboration de Vélo-Québec et d'un groupe d'enseignants en éducation physique. L'expérimentation du programme s'est avérée concluante en 1991 et l'on terminera au début de 1992 la dernière version des documents.

Le programme **Écolobus**, pour sa part, vise à introduire des comportements sécuritaires chez les élèves qui utilisent le transport scolaire. En 1991, 40 000 copies du dépliant **Une responsabilité partagée**, destiné aux parents de futurs utilisateurs du transport scolaire, ont été distribuées dans 26 commissions scolaires du Québec. La Société a également publié une traduction du document pour la population anglophone.

Par ailleurs, une attention particulière a été portée aux jeunes de 5 à 9 ans, surreprésentés comme victimes piétons dans le bilan routier. En effet, plus de 1 000 copies de la nouvelle bande vidéo **Pédibus**, réalisée par la Société, ont été distribuées dans les écoles primaires. Celle-ci vise essentiellement à introduire des comportements sécuritaires chez cette jeune population à risque. Le journal de Pédibus ainsi qu'une affiche, dont les tirages se sont élevés respectivement à 275 000 et 35 000 exemplaires, accompagnaient la bande vidéo.

Les élèves présentant une déficience physique ont aussi été rejoints avec le document **La sécurité en fauteuil roulant**, tiré à 5 000 exemplaires et distribué dans les services d'aide technique des établissements de santé du Québec ainsi que dans les écoles concernées.

En collaboration avec le CAA-Québec, la Société a poursuivi l'implantation de son programme «brigades scolaires». On comptait, en juin 1991, plus de 17 700 jeunes brigadiers présents dans 671 écoles primaires au Québec. En 1991, une étude évaluant l'impact des brigades scolaires sur la sécurité routière a démontré l'efficacité de ces dernières pour améliorer la sécurité des élèves sur le chemin de l'école.

Par ailleurs, la consommation d'alcool alliée à la conduite d'un véhicule constitue une cause importante des accidents de la route, notamment chez les jeunes conducteurs. Ainsi, le projet **Alternative**, mis au point par la Société et mené en collaboration avec les écoles secondaires, propose un ensemble d'activités éducatives visant à sensibiliser les élèves de 5$^{e}$ secondaire aux problèmes reliés à la conduite avec les facultés affaiblies.

L'objectif principal de ce projet est de faire comprendre aux jeunes les risques de la conduite avec les facultés affaiblies et de les aider à prendre la bonne décision par rapport à la consommation d'alcool et à la conduite d'un véhicule. Les activités du programme font partie notamment de l'organisation du bal de fin d'année afin que ce dernier se déroule de façon sécuritaire. Le projet a fait l'objet d'une expérimentation en 1991 dans une cinquantaine d'écoles secondaires.

De plus, un autre programme intitulé **Plus loin que la limite** a été mis en oeuvre en collaboration avec le ministère de la Santé et du Bien-Être social Canada et divers gouvernements provinciaux. Il vise également à sensibiliser les jeunes aux dangers de la conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies et s'adresse plus particulièrement aux élèves de 4$^{e}$ secondaire. Ce programme s'accompagne d'un choix d'activités et d'un document vidéo.

Parmi les activités de soutien réalisées par la Société au cours de l'année 1991, il convient de signaler la création d'un cours de trois unités offert aux universités francophones du Québec. Ce cours présente le matériel de sécurité routière intégré à l'enseignement des matières de base. De plus, une association avec certaines maisons d'édition de manuels scolaires permettra à la Société d'intégrer des activités de sécurité routière dans les nouveaux manuels en cours de production.

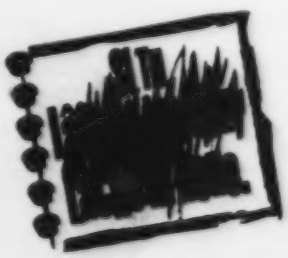
## LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

Dans la poursuite de son objectif d'améliorer le bilan routier, la Société de l'assurance automobile du Québec attache une très grande importance à la sensibilisation de la population. Une opinion publique bien informée et sensibilisée aux causes et conséquences des accidents de la route est, en effet, une condition essentielle pour assurer la sécurité routière.

Malgré une amélioration au cours de la dernière année, les jeunes sont encore surreprésentés parmi les victimes de la route. En effet, les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans sont impliqués dans 24,7 % des accidents avec dommages corporels, alors qu'ils ne représentaient en 1990 que 15 % des titulaires de permis. Par ailleurs, l'enquête sur la conduite automobile avec les facultés affaiblies par l'alcool est venue confirmer certaines analyses préliminaires qui laissaient croire que les jeunes avaient bien réagi aux campagnes sur l'alcool au volant. L'enquête a révélé que 1,6 % des jeunes de 16 à 24 ans conduiraient avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale entre 21 heures et 3 heures, du jeudi au dimanche. Il s'agit là du groupe d'âge ayant obtenu le plus bas pourcentage, la moyenne pour l'ensemble des conducteurs étant de 3,2 %. Afin de consolider ces acquis, la Société de l'assurance automobile du Québec a poursuivi ses campagnes d'information auprès de cette population. En 1991, les communications avec les groupes de jeunes ont principalement porté sur l'alcool au volant et la sécurité routière.

La Société a aussi mené de nombreux projets d'animation et d'information, tant pour consolider la notoriété et l'impact de ses campagnes de publicité que pour exploiter d'autres thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire du réseau routier.

Afin de bien informer les automobilistes, la Société a profité de toutes les occasions qui se sont présentées en 1991 pour rejoindre la population par les médias d'information. Que ce soit par des conférences de presse, par la publication de communiqués, par des entrevues ou par des réponses à des demandes d'information, les porte-parole de la Société ont maintenu une communication soutenue avec les médias imprimés et électroniques. En outre, des activités d'information et des campagnes de presse ont été menées sur l'évolution du bilan routier au Québec et sur les mesures mises de l'avant pour l'améliorer. La Société a aussi participé à plus de 35 salons, congrès et expositions d'envergure régionale, nationale ou internationale. De plus, elle a poursuivi la publication de **La lettre de sécurité routière**, qui est diffusée dans le réseau des partenaires de la Société, de même que dans les organismes publics et dans l'entreprise privée.



### Les jeunes et la sécurité routière

En 1991, la Société a poursuivi les programmes d'intervention en milieu collégial. Ainsi, au printemps, la plupart des établissements d'enseignement collégial publics et privés ont repris le jeu-questionnaire **Sur la route, pas d'cascades** qui vise à améliorer l'ensemble des comportements des jeunes sur la route.

À l'automne, la Société était à nouveau présente dans les collèges avec **C'est moi qui tiens les rênes**, une campagne d'information sur l'alcool au volant réalisée conjointement avec le Fonds Éduc-alcool et l'Opération Nez rouge. Du matériel d'information a été spécialement conçu pour cette activité et la mascotte de l'Opération Nez rouge a effectué une tournée pour sensibiliser les jeunes à la conduite avec les facultés affaiblies.

Toujours concernant le problème de l'alcool au volant, la Société offrait aux signataires du programme **Pare-chocs** en 1991 une toute nouvelle trousse de

matériel. Rappelons que ce programme a pour objectifs de proposer un encadrement aux fêtes étudiantes où il y a consommation d'alcool et d'offrir des solutions concrètes d'entraide pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies. En 1991, quelque 40 collèges étaient signataires d'un protocole avec la Société dans lequel ils s'engageaient à intervenir à chaque événement où il y a consommation d'alcool dans leur établissement d'enseignement.

La Société a également participé au Salon international Pepsi-jeunesse à titre d'exposant et de promoteur du concours annuel **Jeune artiste** visant à maquiller les **Superbus Jeunesse**. En 1991, sous le thème **Si j'prends un verre, j'conduis pas**, le concours se déroulait dans quatre régions avec la collaboration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de Laval, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et la Société de transport de la rive sud de Montréal.

Enfin, la Société a produit en 1991 un document vidéo pour sensibiliser les jeunes aux dangers de boire et de conduire ensuite. Sous le titre **Chauffeur... ce soir t'es toute ma vie!**, cette bande vidéo était présentée à l'intérieur du projet éducatif **Alternative** pour les élèves de 5e secondaire. Ce projet éducatif vise à aider les adolescents à prendre la bonne décision par rapport à la consommation de boissons alcoolisées et à la conduite d'un véhicule. Pour atteindre cet objectif et favoriser l'intégration des apprentissages, **Alternative** propose une action concrète: la réalisation d'un bal de fin d'études en toute sécurité.

**La lutte contre l'alcool au volant**

En 1991, la mise en lumière de nouvelles données concernant la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool a permis à la Société de réorienter sa stratégie de communication de façon à atteindre le plus efficacement possible le groupe cible le plus à risque. Ces nouvelles statistiques précisaient que les conducteurs décédés sur la route en 1989 n'avaient aucune présence d'alcool dans le sang, ou alors avait un taux élevé à près de deux fois la limite permise (150 mg/100 ml de sang). Elles permettaient aussi de définir ces derniers comme étant majoritairement des hommes âgés entre 25 et 45 ans.

Compte tenu de ces résultats, et dans le but de renforcer la réprobation sociale, la Société lançait au mois de juin une nouvelle campagne énergique sous le thème **L'alcool au volant, c'est criminel! Point final**. De plus, pour maximiser l'impact de cette campagne, la Société, avec le concours des différents services policiers du Québec, mettait sur pied un **Programme d'application sélective (PAS-alcool)**. Ainsi, la surveillance policière a été intensifiée tout au long de l'été et une enquête, visant à mettre à jour les statistiques concernant la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, a été menée du 22 mai au 8 juin 1991.

Tout juste après la réalisation de cette enquête, la Société a abondamment diffusé son message dans les médias de masse (télévision, radio, panneaux d'affichage et imprimés).

En plus de cette campagne publicitaire, la Société a continué en 1991 à mener toute une série d'activités pour renforcer le consensus contre l'alcool au volant. Ainsi, pour une quatrième année consécutive, un protocole d'entente a été signé avec la Société des fêtes et festivals du Québec. En vertu de celui-ci, les organisateurs des festivals participants se sont engagés à mener, à l'intérieur de leurs festivités, une campagne sous le thème **Pour que la fête continue... pas d'alcool au volant**. En 1991, cette campagne a commencé avec le Carnaval de Québec et s'est poursuivie du mois de mai à la fin du mois d'octobre dans une trentaine de festivals sur tout le territoire du Québec.

La Société a également poursuivi sa campagne amorcée en 1985 sur les terrains de golf du Québec. En 1991, des panneaux d'affichage ont été installés sur les tertres de plus de 80 parcours de golf. Cette campagne a permis également de sensibiliser certains représentants du monde des affaires au problème de l'alcool et de les inciter à diffuser le message sur l'alcool au volant dans leurs entreprises.

La période des Fêtes étant particulièrement propice aux réunions sociales, aux déplacements en véhicules automobiles et, par voie de conséquence, à la conduite avec les facultés affaiblies, la Société de l'assurance automobile du Québec s'est associée, pour la septième année consécutive, à l'Opération Nez rouge. Tout comme l'année précédente, la Société a été en 1991 le partenaire national de l'Opération Nez rouge. Elle a soutenu, tant sur le plan financier que sur le plan humain, toutes les opérations à travers le Québec. Nez rouge est un moyen efficace de lutter contre la conduite avec les facultés affaiblies et de favoriser l'évolution des mentalités à l'égard de l'alcool au volant, non seulement pendant la période des Fêtes, mais à longueur d'année. Rappelons que les services de l'Opération Nez rouge sont maintenant accessibles sur tout le territoire québécois.

En 1991, Opération Nez rouge a connu un succès sans précédent attribuable en grande partie à l'utilisation d'une nouvelle stratégie de marketing qui visait à augmenter l'impact de la campagne. Ainsi, le nombre d'opérations est passé de 40 en 1990 à 47 en 1991. Nez rouge a offert le service pour raccompagner dans 500 municipalités lors de cette campagne, pour une augmentation de 54 % comparativement à 1990. Ainsi, les bénévoles ont raccompagné 40 710 fois entre le 6 et le 31 décembre 1991, ce qui représente une augmentation substantielle de 56 % par rapport à 1990. De plus, on évalue à 95 % la population qui a reçu le message de sécurité routière transmis par l'Opération Nez rouge.

Enfin, le nombre de bénévoles engagés dans l'Opération Nez rouge est passé de 17 500 en 1990 à plus de 30 000 en 1991, pour une augmentation de 71 %.

En 1991, la Société a aussi poursuivi sa réflexion dans le but de veiller à ce que les titulaires de permis d'alcool s'engagent activement dans la lutte contre l'alcool au volant. Ainsi, la Société s'est associée au Département de santé communautaire de l'hôpital général du Lakeshore et au Fonds Éduc-alcool, et elle a tenu six groupes de discussion avec des serveurs et des propriétaires d'établissements autorisés à vendre de l'alcool. Les objectifs visés par cette recherche étaient de vérifier leur connaissance des lois et de la jurisprudence les concernant, d'évaluer le niveau de responsabilité qu'ils acceptent et la nature du rôle qu'ils sont prêts à jouer, de déterminer les points de résistance qui les empêchent d'intervenir et les facteurs qui, au contraire, les motivent à agir, de vérifier leur connaissance des principaux moyens d'intervention connus.

À la lumière du résultat que ces groupes de discussion ont donné, la Société prendra une décision sur l'opportunité de produire une trousse d'animation et de mettre en oeuvre un programme particulier de sensibilisation à l'intention des établissements du Québec autorisés à vendre de l'alcool.

**L'utilisation des sièges d'auto pour enfants**

Du 11 mars au 14 avril, la Société a tenu une deuxième campagne d'information sur la sécurité des jeunes enfants en auto sous le thème **Non, il lui faut son siège et le bon.**

Cette campagne avait toute sa raison d'être. En effet, selon une première enquête québécoise menée en juin 1990, 30 % des enfants de moins de cinq ans utilisent la ceinture de sécurité alors qu'il est très rare qu'un enfant de cet âge puisse être

retenu de façon sécuritaire par une ceinture sans siège d'appoint. De plus, 14,1 % des jeunes enfants ne sont maintenus en place par aucun dispositif de retenue et 40 % sont installés dans un siège qui n'est pas approprié à leur poids et à leur taille.

La campagne visait donc à rejoindre les parents d'enfants de moins de six ans, c'est-à-dire les adultes de 20 à 45 ans. Elle avait pour objectif de les inciter à attacher en tout temps leur enfant dans un siège d'auto adéquat et correctement installé.

Le lancement de la campagne a eu lieu le 7 mars à l'hopital Sainte-Justine en présence de représentants de l'Association des pédiatres du Québec, de la Fédération des CLSC du Québec, du CAA Québec, de la Ligue de sécurité du Québec et du commanditaire Dorel Cosco.

Par la suite, trois médias d'information ont été retenus pour la campagne publicitaire, soit la radio, le magazine et les modules d'affichage dans les centres commerciaux. À cela s'est ajoutée une campagne promotionnelle sur les ondes des stations de radio participantes.

La Société a de plus offert à toutes les pouponnières du Québec un siège pour nouveau-né. Ce siège est dédié à l'enseignement afin de convaincre les nouveaux parents que le tout premier voyage du bébé devra se faire en toute sécurité. Le commanditaire a également accepté d'approvisionner à un prix très concurrentiel tous les organismes à but non lucratif qui louent des sièges d'auto.

Enfin, en collaboration avec le Département de santé communautaire de Valleyfield, la Société a organisé une formation à l'intention de toutes les personnes engagées dans ce milieu, c'est-à-dire les infirmiers des CLSC et du Centre hospitalier, les policiers et les marchands de sièges d'auto.

**La sécurité à bicyclette et à motocyclette**

La belle saison voit le retour sur le réseau routier d'un véhicule à deux roues fort populaire, la bicyclette. Depuis le début du siècle, ce véhicule a connu un essor exceptionnel, si bien que l'on évalue le nombre actuel de bicyclettes au Québec à près de trois millions. Par ailleurs, le comportement fautif du cycliste est en cause dans 60 % des accidents impliquant un véhicule automobile et un vélo.

En 1991, la Société a poursuivi son intervention auprès des jeunes dans le milieu scolaire, mais elle vise aussi les cyclistes adultes par l'intermédiaire d'une campagne nationale de sensibilisation à la sécurité à bicyclette, doublée d'un important volet publicitaire. L'ensemble des activités pour rejoindre massivement ces deux groupes à risque a débuté au mois d'avril pour se terminer en juin. Les services policiers du Québec, les organismes du milieu cycliste tels que Vélo-Québec, les marchands de vélos et le commanditaire Les vêtements Louis Garneau inc. ont collaboré à la campagne **Pour l'amour du vélo 1991**.

Lors de cette campagne, la Société a produit divers documents d'information et des éléments de promotion pour sensibiliser les jeunes à l'importance de se comporter sur la route en cyclistes compétents. Outre la distribution d'affiches et de dépliants dans les écoles, la Société a produit, en collaboration avec Vélo-Québec, une trousse pour la tenue d'activités de sécurité à bicyclette. Au total, 350 trousses Vélo-Cité ont été distribuées aux services policiers désireux d'organiser de telles activités avec les personnes actives à ce sujet dans leur milieu. Près de 100 000 jeunes ont ainsi participé au test Vélo-Cité partout au Québec.

Si la Société est particulièrement présente auprès des jeunes, elle n'en oublie pas pour autant que les cyclistes adultes constituent aussi un groupe à risque. Ainsi, en 1991, des actions ont été entreprises pour rejoindre la population des 14 à 30 ans. Le volet publicitaire de la campagne comprenait divers soutiens à l'information véhiculant les messages destinés aux cyclistes en milieu urbain : affichage à l'arrière d'autobus circulant dans les sept principaux centres urbains du Québec, messages radiophoniques, panneaux Flashmédia et placements dans des revues spécialisées. La Société a aussi produit un immense éléphant gonflable, à l'image de la campagne, qui a servi d'outil promotionnel dans de nombreux événements cyclistes comme le Festival international de la bicyclette de Hull et le Tour de l'Île-de-Montréal, événement d'envergure auquel la Société participait d'ailleurs pour la septième année consécutive en commanditant et en animant un relais. De plus, les marchands de bicyclettes ont collaboré à la campagne en apposant des bandes-annonces aux guidons des vélos vendus dans leur commerce. Enfin, près de 680 000 bénéficiaires de chèques d'allocation d'aide aux familles du Québec ont reçu, au mois d'avril, un feuillet faisant la promotion du port du casque protecteur pour cycliste.

Par ailleurs, depuis le milieu des années 1980, le bilan des motocyclistes montre une amélioration presque continuelle, par suite notamment d'une baisse marquée du parc de motocyclettes. Malgré ce bilan positif, la Société a poursuivi en 1991 ses efforts de sensibilisation auprès des motocyclistes, en raison de la gravité des blessures subies par cette catégorie d'usagers de la route et des frais d'indemnisation que ces blessures engendrent. Ainsi, la Société a continué ses activités de relations publiques tout au long de la saison de moto, après avoir participé aux salons de la moto en février et en mars.

## LA CONCERTATION

### Les relations avec les autres administrations et les partenaires institutionnels

Le Comité de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire, regroupant des représentants d'une vingtaine d'organismes intéressés à la mise en oeuvre de programmes complémentaires, s'est réuni à trois reprises cette année. La Société de l'assurance automobile du Québec assure la présidence et le soutien professionnel et technique des travaux de ce comité. Elle assume les mêmes fonctions au Comité M.E.Q.-S.A.A.Q., lequel regroupe des représentants du ministère de l'Éducation du Québec et de la Société. Ce comité est chargé de superviser l'élaboration et l'instauration des programmes d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

La Société assure également la présidence du Comité interministériel de concertation contre la conduite avec les facultés affaiblies de même que le soutien professionnel aux travaux de son secrétariat permanent. Outre la Société, le Comité et son secrétariat permanent regroupent des représentants du ministère de la Justice, du ministère de la Sécurité publique, du ministère de la Santé et des Services sociaux et de la Sûreté du Québec. Au cours de 1991, le Secrétariat permanent a analysé une dizaine de demandes d'aide financière présentées en vertu de programmes fédéraux. Il a également procédé à l'examen de questions particulières telles que la stratégie fédérale en matière de consommation d'alcool et de drogues au regard de la sécurité dans les transports, et l'impact des lois en matière de conduite avec les facultés affaiblies.

En 1991, la Société a participé aux travaux de la Direction de la sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). En outre, elle a collaboré aux travaux de différents comités de l'AQTR pour l'organisation de colloques sur la sécurité routière.

**La coopération intergouvernementale**

La Société de l'assurance automobile du Québec a poursuivi en 1991 ses efforts dans le but de consolider les liens étroits qu'elle a établis avec les autres administrations nord-américaines. Elle contribue toujours aussi activement aux travaux de nombreuses associations canadiennes, nord-américaines et européennes, notamment à ceux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et de l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA). La participation assidue de la Société aux activités de ces organismes vise l'harmonisation des normes relatives aux conducteurs, aux véhicules et à la sécurité routière. En 1991, la Société a poursuivi la révision des ententes de réciprocité sur l'immatriculation de véhicules routiers (camions et autobus) qu'elle avait déjà signées avec plus d'une trentaine d'États américains. Cet exercice permettra d'uniformiser les textes de ces ententes et d'assouplir les règles touchant les transporteurs qui font affaire à la fois au Québec et dans les États américains participants. Par ailleurs, la Société a adhéré en 1991 à la Prévention routière internationale (PRI) et est devenue le représentant officiel du Québec au sein de cet organisme international.

En matière de permis de conduire et d'infractions aux règles de la circulation routière, la Société a en outre négocié une entente de réciprocité avec l'État du Maine et amorcé la discussion avec les provinces canadiennes. L'entente avec le Maine devrait entrer en vigueur à l'été 1992. Les objectifs visés par ces ententes sont principalement de faciliter l'acquisition du permis de conduire dans d'autres administrations lors d'un changement de résidence, et de s'assurer que certaines infractions commises dans d'autres administrations par les automobilistes soient portées à leur dossier de conduite. Il convient de rappeler que le Québec a déjà deux ententes similaires en vigueur, dont l'une avec l'Ontario et l'autre avec l'État de New York.

# L'indemnisation des victimes d'accidents de la route

Le régime québécois d'assurance automobile administré par la Société de l'assurance automobile du Québec est unique au monde. Tous les Québécois sont indemnisés pour leurs dommages corporels résultant d'un accident d'automobile, sans égard à la faute et ce, au Québec comme à l'étranger.

En 1991, la Société...

... a versé 319,3 millions de dollars en indemnités aux victimes d'accident d'automobile, 74,6 millions de dollars au gouvernement en frais de services de santé consécutifs aux accidents routiers, 38,6 millions de dollars à titre de contribution au coût du transport par ambulance, pour un total de 432,5 millions de dollars; elle a de plus versé 2,6 millions de dollars en frais de financement à la Commission des affaires sociales (CAS).

... a versé 321,8 millions de dollars dans sa réserve actuarielle, principalement pour répondre dans le futur aux engagements pris envers les victimes de la route au cours de l'année.

... a reçu 30 373 demandes d'indemnisation de Québécois qui ont été victimes d'un accident d'automobile.

... a déboursé 10,7 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation comparativement à 10,1 millions de dollars en 1990, et a déboursé 10,1 millions de dollars pour l'aide personnelle, comparativement à 7 millions en 1990.

## LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Depuis le 1er mars 1978, le régime d'assurance automobile du Québec détermine les règles d'indemnisation des dommages corporels causés lors d'un accident d'automobile. Il prévoit également une indemnisation complémentaire pour les victimes d'accident qui se retrouvent sans recours. Le régime apporte en outre des mesures de soutien nécessaires à la réinsertion socioprofessionnelle des accidentés de la route.

Lors d'un accident d'automobile survenu n'importe où dans le monde, le régime couvre entièrement tout résident du Québec pour les dommages corporels, qu'il soit conducteur, passager, motocycliste, cycliste ou piéton et ce, sans égard à sa responsabilité. Le régime indemnise également tout non-résident qui est propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec, lorsqu'il est victime d'un accident au Québec.

Par ailleurs, le régime indemnise dans la proportion inverse de sa part de responsabilité tout non-résident victime d'un accident au Québec, impliquant un ou des véhicules automobiles, que cette victime soit piéton, conducteur ou passager d'une automobile non immatriculée au Québec.

Des modifications ont été apportées à la *Loi sur l'assurance automobile* en 1989 et sont entrées en vigueur le 1er janvier 1990. Cependant, il est important de signaler que les fondements du régime, qui font l'objet d'un large consensus social depuis la création de celui-ci, ont été maintenus intégralement par la nouvelle loi sur l'assurance automobile.

Conçue à la lumière de l'expérience acquise au cours de la première décennie d'administration du régime, la réforme visait notamment à établir un meilleur

équilibre entre les diverses catégories d'indemnités, permettant ainsi :

- d'indemniser plus adéquatement les grands blessés;
- d'éliminer les situations de sous-compensation et de surcompensation de perte économique pour certaines catégories de victimes.

Le point majeur de la réforme du régime est, sans aucun doute, la hausse substantielle de l'indemnité pour les séquelles permanentes. D'un maximum de 42 743 $ en 1989, l'indemnité forfaitaire a atteint le montant maximal de 75 000 $ le 1er janvier 1990, 100 000 $ en 1991 et atteindra 125 000 $ en 1992. Cette indemnité est versée pour la douleur, les souffrances, la perte de jouissance de la vie, la peine, les frustrations et les inconvénients vécus à la suite de l'accident.

L'indemnité de remplacement du revenu est dorénavant établie à partir de la situation économique réelle de la victime au moment de l'accident, c'est-à-dire à partir de la perte réelle de revenu. Ainsi, les personnes occupant un emploi au moment de l'accident continuent de toucher l'indemnité de remplacement du revenu sous forme de rente; cette indemnité est versée à compter du 8e jour suivant l'accident et correspond à 90 % du revenu net, calculé sur la base d'un revenu brut annuel qui ne pouvait dépasser 42 000 $ en 1991.

Par ailleurs, les victimes n'ayant pas de revenu au moment de l'accident ont droit à la compensation de leur revenu potentiel à compter du 181e jour suivant l'accident si elles ne sont toujours pas en mesure de travailler; l'indemnité de remplacement du revenu est alors établie à partir d'un emploi déterminé par la Société.

Enfin, les écoliers, les élèves et les étudiants ont droit à une indemnité forfaitaire visant à compenser le retard dans la poursuite de leurs études; cette indemnité varie selon la scolarité atteinte au moment de l'accident. En 1991, elle est de 3 144 $ par année scolaire perdue à l'enseignement préscolaire et au primaire, de 5 764 $ par année scolaire perdue au secondaire et de 5 764 $ par session d'études perdue à l'enseignement postsecondaire, jusqu'à concurrence de 11 528 $ par année.

Avec la nouvelle loi, la Société maintient les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation des victimes. Les programmes de réadaptation ont pour but d'atténuer ou de faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et de faciliter le retour des accidentés à la vie normale ou leur réinsertion dans la société et sur le marché du travail.

En cas de décès, la nouvelle loi instaure un système d'indemnités forfaitaires en vue de compenser la perte de revenu subie par le conjoint et les enfants survivants. Le bénéficiaire peut toutefois demander que le montant auquel il a droit lui soit versé sous forme de paiements étalés sur une période maximale de 20 ans.

En 1991, les indemnités de décès ont été établies comme suit :

- le montant de l'indemnité forfaitaire de décès remis à un conjoint est établi à partir du revenu brut et de l'âge de la victime. Cette indemnité ne peut, en aucun cas, être inférieure à 41 920 $. Elle se situe entre 41 920 $ et 210 000 $;
- les personnes à charge reçoivent un montant forfaitaire établi en fonction de leur âge au moment du décès de la victime. Cette indemnité s'échelonne entre 36 680 $ pour un enfant de moins d'un an et 19 912 $ pour un adolescent de 16 ans et plus;
- une personne à charge invalide à la date du décès de la victime a droit à une indemnité forfaitaire additionnelle de 17 292 $;
- les enfants d'un chef de famille monoparentale qui décède lors d'un accident

ont droit, en plus de leur propre indemnité, à l'indemnité forfaitaire qui aurait été versée au conjoint survivant;

- le père et la mère d'une victime qui n'a pas de personne à charge au moment du décès, ont droit chacun à une indemnité forfaitaire de 7 860 $. S'il n'y a qu'un seul parent, une indemnité de 15 720 $ lui est versée;
- la succession d'une victime décédée a droit à une indemnité forfaitaire de 3 144 $ pour les frais funéraires.

La nouvelle loi prévoit des indemnités mieux adaptées pour les frais de garde d'enfants. Elle a augmenté aussi l'indemnité pour frais d'aide personnelle à domicile à un maximum de 231 $ par semaine pouvant atteindre 524 $ lorsqu'une présence continuelle est requise auprès de la victime, comparativement au maximum de 189 $ par semaine fixé par l'ancienne loi. De plus, le régime d'assurance automobile reconnaît maintenant la valeur du travail non rémunéré dans une entreprise familiale en permettant à la victime, dans une telle situation, d'obtenir une indemnité pouvant aller, en 1991, jusqu'à 524 $ par semaine pendant six mois pour se faire remplacer dans ses fonctions.

La loi introduit aussi un système révisé de remboursement des frais occasionnés par l'accident. Ce système maintient le remboursement des frais relatifs aux soins médicaux ou paramédicaux, au déplacement ou au séjour pour recevoir ces soins, à l'achat de prothèses ou d'orthèses et aux vêtements que portait la victime au moment de l'accident.

**La deuxième année d'application de la nouvelle loi**

Les nouvelles modalités législatives ne s'appliquent qu'aux accidents survenus depuis le 1er janvier 1990. L'expérience de l'administration de ce régime est relativement courte pour déterminer avec exactitude le montant additionnel qu'il permet de verser en indemnités aux victimes, puisque certaines mesures ne peuvent atteindre leur plein effet que de nombreux mois ou plusieurs années après la date de l'accident. En effet, les indemnités pour séquelles, principales sources d'augmentation des coûts engendrés par la réforme, ne se paient pratiquement jamais dans les douze mois suivant l'accident. Pour fixer le montant de cette indemnité, il faut attendre que la condition de la victime se soit stabilisée, parfois jusqu'à deux ou trois ans après l'accident. Cependant, ces nouvelles mesures donnent dans l'ensemble un résultat positif en ce qui concerne l'atteinte des objectifs. L'analyse de la première année d'application de la loi a toutefois révélé certains problèmes irritants pour lesquels il était souhaitable d'apporter des modifications. L'année 1991 a été propice à la mise en oeuvre de ces travaux.

Ainsi, en ce qui concerne l'admissibilité, la notion de «dommage causé par une automobile» est circonscrite davantage et des précisions sont apportées au texte de loi relativement à l'exclusion prévue pour les actes de réparation et d'entretien.

De plus, des dispositions sont prévues pour qu'une compensation soit versée à toutes les personnes qui, à la suite d'un accident d'automobile, sont privées de prestations d'assurance-chômage ou de prestations relatives à la *Loi nationale sur la formation*.

Par ailleurs, certaines dispositions concernant le remboursement des frais relatifs à l'aide personnelle à domicile de façon à couvrir les besoins propres à chaque personne, eu égard à son autonomie, sont aussi revues.

Il s'agit de changements techniques qui, sans modifier de façon substantielle le régime d'indemnisation, viennent en faciliter la mise en oeuvre et ce, pour le plus grand bénéfice des victimes.

Ces modifications ont conduit à l'élaboration d'un projet de loi adopté à la fin de l'année 1991 et dont l'entrée en vigueur a été fixée pour le début de l'année 1992.

## L'AMÉLIORATION DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

La qualité du service à la clientèle demeure une préoccupation constante à la Société de l'assurance automobile. Celle-ci cherche continuellement à améliorer la loi et les règlements qui encadrent le régime d'assurance automobile, les outils mis à la disposition des employés, les pratiques de gestion et les communications avec la clientèle afin de donner un meilleur service aux usagers.

À cet égard, l'année 1991 a été marquée par deux projets d'envergure. D'une part, la Vice-présidence aux services aux accidentés a instauré un projet d'entreprise : un énoncé concis présentant les valeurs qui doivent inspirer les décisions quoti-diennes des employés, les ambitions de la Vice-présidence pour les trois à cinq prochaines années et les moyens d'action pour réaliser ces ambitions en accord avec les valeurs à privilégier. Dorénavant, cette vice-présidence verra à favoriser l'intégration des valeurs retenues à l'ensemble de ses activités.

D'autre part, cette vice-présidence a entrepris la révision du formulaire de demande d'indemnisation. L'implantation du nouveau formulaire vise à faciliter les démarches des personnes qui réclament une indemnité à la suite d'un accident de la route.

## LE TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

En 1991, la Société a reçu 30 373 demandes d'indemnisation relatives à des dommages corporels, comparativement à 36 405 l'année précédente. Après quatorze années d'activités, le nombre de demandes reçues s'élève à 452 124.

La Société fournit des services de renseignements et d'aide technique dans toutes les régions du Québec pour assister les accidentés et faciliter la préparation de leur demande d'indemnisation. À la requête de la victime, un agent de la Société se rend même au domicile, au lieu de travail ou au centre hospitalier pour aider celle-ci à remplir son formulaire de demande. En 1991, 4 932 personnes ont bénéficié de cette aide, comparativement à 6 620 en 1990.

### La révision et l'appel

Un réclamant peut demander la révision de la décision rendue par la Société dans les 60 jours de la réception de celle-ci. Sa demande est alors examinée par le Service de la révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision déjà rendue.

En 1991, 3 975 demandes de révision ont été reçues et 4 599 décisions ont été rendues; celles-ci concernaient, plus particulièrement, l'évaluation des atteintes permanentes, la durée de l'incapacité et la relation entre les blessures et l'accident.

Dès la réception de la décision du Service de la révision de la Société, les réclamants disposent d'un délai de 90 jours pour en appeler à la Commission des affaires sociales.

## LA RÉADAPTATION DES ACCIDENTÉS

Les dispositions de l'article 83.7 de la nouvelle loi sur l'assurance automobile permettent à la Société de prendre les mesures nécessaires et d'effectuer les dépenses qu'elle croit convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route. De cette manière, la Société vise à atténuer ou à faire disparaître toute

incapacité résultant d'un dommage corporel et à faciliter le retour à la vie normale et la réinsertion dans la société des accidentés de la route. Au cours de l'année 1991, la Société a évalué sa politique de réadaptation. Cet exercice visait à mieux définir les cadres conceptuels et opérationnels de la réadaptation et les responsabilités des différentes personnes mises en cause. Il visait également à déterminer des points de repère permettant le contrôle systématique de l'atteinte des objectifs de la politique et de la qualité des services rendus ainsi que de la disponibilité d'une information de gestion pertinente. Cet exercice permettra d'améliorer les pratiques existantes tout en assurant une meilleure qualité du service à la clientèle.

**Répartition des indemnités versées pour la réadaptation**

**1991**

En ce qui concerne les opérations, la Société a versé, en 1991, 10,7 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation et 10,1 millions de dollars pour l'aide personnelle accordée aux victimes grièvement blessées. Il s'agit d'une augmentation de 21,6 % par rapport à 1990 alors que la Société avait versé 10,1 millions de dollars pour les différents programmes de réadaptation et 7 millions de dollars pour l'aide personnelle. Les conseillers en réadaptation qui travaillent en région se sont vu confier 1 254 dossiers d'accidentés. Quant au nombre total de dossiers actifs, il s'élevait à 3 080 à la fin de 1991.

### La réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral

En 1991, à la suite d'études qui en démontraient l'efficacité et la rentabilité, le programme de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral a été renouvelé pour une période de trois ans. De plus, la Société a augmenté le nombre de ses partenaires dans ce domaine d'activité en concluant une entente avec quatorze centres spécialisés.

La mise en oeuvre du programme vise le retour à la condition antérieure de certaines victimes pour lesquelles sont versées des indemnités pouvant atteindre plusieurs millions de dollars. Depuis 1987, la Société a versé près de 17 millions de dollars pour la réadaptation de cette catégorie de victimes lourdement handicapées.

## LA TRAUMATOLOGIE

À la suite d'un accident d'automobile, la rapidité des interventions a une incidence directe sur le taux de mortalité et de morbidité des victimes. Toute amélioration visant à diminuer le nombre de décès découlant des accidents de la route, de même que les risques de décès ou de séquelles des personnes blessées, permettra également de diminuer les coûts d'indemnisation, tant sur le plan financier que sur le plan humain, et de réduire ainsi les risques inhérents à l'usage de la route, en conformité avec la mission de la Société.

La position de la Société est la suivante : entre toutes les composantes de la chaîne d'événements qui suivent un accident d'automobile, il doit exister une interaction fonctionnelle à partir de l'appel à l'aide jusqu'à la réadaptation. Ce concept de soins intégrés a été adopté en 1991 par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Plusieurs comités ont été formés pour améliorer ce concept et la désignation officielle des centres de traumatologie ne saurait tarder.

## LES AUTRES TYPES D'INDEMNISATION

### L'indemnisation des dommages matériels

Les dispositions de la *Loi sur l'assurance automobile* obligent tout propriétaire d'automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance-responsabilité. Cette assurance, qui peut varier d'un montant de 50 000 dollars à 2 millions

de dollars, relève de l'entreprise privée et protège le propriétaire d'une automobile responsable de dommages matériels causés à autrui.

La victime de dommages matériels causés par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

**L'indemnisation complémentaire**

Quoique tout propriétaire d'une automobile circulant au Québec doive posséder un contrat d'assurance-responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels, et malgré le principe d'universalité d'indemnisation des dommages corporels, certaines victimes peuvent, dans des circonstances particulières, être dépourvues de protection. Ces victimes de dommages matériels et de dommages corporels, qui ont obtenu au Québec un jugement définitif en leur faveur, peuvent demander à la Société de satisfaire à ce jugement si le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance-responsabilité, ou encore s'il ne peut être identifié. La Société peut, selon les conditions prévues, verser des indemnités maximales de 50 000 $.

## LES COÛTS DU RÉGIME

Au cours de l'exercice financier de 1991, la Société de l'assurance automobile du Québec a versé 432,5 millions de dollars pour les victimes d'accidents. Cela porte à 3,145 milliards de dollars le montant des indemnités versées depuis l'entrée en vigueur du régime le 1er mars 1978, incluant les coûts des services de santé pour les accidentés et le remboursement des frais médicaux et paramédicaux lors du transport des personnes blessées.

De plus, la Société a versé 321,8 millions de dollars dans sa réserve actuarielle, principalement pour répondre dans l'avenir aux engagements pris envers les victimes de la route en 1991.

**Le coût moyen des indemnités**

La moyenne hebdomadaire des rentes payables augmente chaque année. Cet accroissement s'explique principalement par l'augmentation du revenu moyen des travailleurs, par la revalorisation du revenu maximal assurable et par l'indexation des rentes actives à chaque année. Le taux d'indexation fixé pour 1991 était de 4,8 %.

En 1991, le coût moyen des indemnités, pour les atteintes permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice financier, s'est élevé à 10 599 $, alors qu'il était de 6 924 $ en 1990.

Par ailleurs, le coût moyen des indemnités de décès se situait à environ 40 492 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu était de près de 10 333 $. Il s'agit là de moyennes; les indemnités versées aux victimes étaient, dans certains cas, beaucoup plus importantes.

## COÛTS DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

(en milliers de dollars)

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | $ | $ |
| TOTAL DES SOMMES VERSÉES POUR LES ACCIDENTÉS | 432 537 | 404 976 |
| AUGMENTATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE (engagements futurs envers les victimes de la route de l'année) | 321 800 | 362 500 |
| **TOTAL** | **754 337** | **767 476** |

## INDEMNITÉS VERSÉES PAR CATÉGORIE ET AUTRES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

| | 1991 | 1990 | Total des indemnités versées depuis 1978 |
|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ |
| Indemnités de remplacement du revenu | 130 088 | 130 431 | 1 304 945 |
| Indemnités de décès versées sous forme | | | |
| de rente | 42 696 | 42 387 | 318 498 |
| de montant forfaitaire | 39 294 | 27 147 | 116 523 |
| Autres indemnités | | | |
| • préjudices esthétiques, mutilations, douleurs, etc. | 44 112 | 38 577 | 392 651 |
| • remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc. | 33 900 | 31 582 | 246 358 |
| • paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux | 4 439 | 4 644 | 36 541 |
| • remboursement des frais funéraires | 3 139 | 3 542 | 36 151 |
| • frais de réadaptation et aide personnelle | 20 755 | 17 054 | 87 882 |
| Fonds d'indemnisation | 945 | 1 047 | 51 597 |
| **Sous-total** | **319 368** | **296 411** | **2 391 146** |
| Coût des services de santé payés au gouvernement* | 74 555 | 71 140 | 441 245 |
| Contribution annuelle au coût du transport par ambulance* | 38 614 | 37 425 | 113 039 |
| **TOTAL** | **432 537** | **404 976** | **3 145 430** |

* Les chiffres donnés ici diffèrent de ceux donnés dans les états financiers car ils n'incluent que les coûts payés au gouvernement et la contribution annuelle au coût du transport par ambulance prévue aux articles 155.5 et 155.6 de la *Loi sur l'assurance automobile*. Les états financiers reflètent les coûts globaux des services de santé et les frais globaux de transport par ambulance, payés par la Société.

des ressources

La Société de l'assurance automobile du Québec a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. L'atteinte de cet objectif repose, entre autres choses, sur une gestion la plus efficiente possible de son personnel et des ressources informationnelles, technologiques, matérielles et financières mises à sa disposition.

En 1991, la Société...

... a affiché un excédent des revenus courants sur les dépenses courantes de 63,3 millions de dollars.

... a redressé sa réserve actuarielle des exercices antérieurs de 237,6 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 300,9 millions de dollars pour l'exercice 1991.

... a terminé les travaux de construction de son nouveau siège social, qui regroupe en un seul édifice de 36 046 m² les quelque 2 000 employés travaillant au sein des unités centrales. La Société a été le maître d'oeuvre de ces travaux qui représentent 50 millions de dollars.

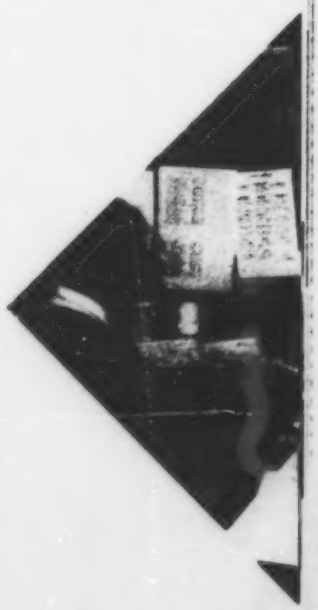
... a réalisé, avec une firme privée québécoise, une étude de faisabilité sur la délivrance des certificats d'immatriculation et des permis de conduire pour l'État de Washington lui permettant ainsi de faire connaître et d'exploiter son expertise en matière de développement de systèmes.

... a instauré un nouveau mode de paiement des sommes reliées au renouvellement des certificats d'immatriculation et des permis de conduire. Ainsi, par l'utilisation du réseau de quatre institutions financières, les citoyens peuvent dorénavant acquitter les avis de paiement de la Société dans 2 200 nouveaux points de paiement.

... a réalisé les études jetant les bases du scénario qui sera retenu pour l'implantation, en 1993, du permis de conduire avec photo du titulaire.

... a poursuivi la mise en oeuvre du nouveau mandat que le gouvernement lui avait confié en décembre 1990, c'est-à-dire le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

... a défini officiellement et diffusé auprès de son personnel ses valeurs organisationnelles.



## LES RESSOURCES HUMAINES

### L'effectif de la Société

Pour desservir sa clientèle, la Société compte sur un effectif permanent totalisant 2 452 personnes et un effectif occasionnel totalisant 589 années-personnes, réparties dans ses centres administratifs et ses 50 centres de service à travers le Québec. Cette augmentation de près de 20 % dans l'effectif régulier par rapport à l'année 1990, s'explique par le fait que la Société a procédé en 1991, à la dotation de la majorité des 401 nouveaux postes accordés par le Conseil du Trésor et destinés aux fonctions d'encadrement et de mise en activité du contrôle du transport routier.

Ces personnes appartiennent à une cinquantaine de corps d'emploi, rattachés principalement au soutien technique et administratif, et 54 % d'entre elles sont des femmes. L'équipe de gestion comprend 55 cadres supérieurs et 128 cadres intermédiaires.

Les conditions de travail sont régies par neuf conventions collectives ou ententes intervenues entre le gouvernement du Québec et les syndicats ou associations professionnelles représentant les employés.

**RÉPARTITION RÉGIONALE DE L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ**

| | Permanents | Occasionnels en années-personnes |
|---|---|---|
| Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine | 59 | 14 |
| Saguenay — Lac-Saint-Jean — Côte-Nord | 69 | 18 |
| Québec | 1 752 | 341 |
| Estrie — Mauricie — Bois-Francs | 100 | 25 |
| Montréal | 182 | 96 |
| Montérégie | 129 | 39 |
| Laval-Laurentides-Lanaudière -Outaouais | 113 | 45 |
| Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec | 48 | 11 |

**La formation des employés**

Pour assumer la formation de l'ensemble de ses employés, la Société dispose d'un personnel spécialisé dans chacune de ses vice-présidences.

Comme bon nombre de ses employés sont dispersés sur tout le territoire du Québec, la Société a mis en place un réseau de formateurs répartis entre les différentes directions régionales; leur rôle est de diffuser les cours de formation à la tâche, élaborés centralement.

De plus, la Société a entrepris de mettre à profit son puissant réseau informatique en rendant disponibles, pour ses employés et pour ceux de ses mandataires, des cours axés sur l'auto-apprentissage; ces cours peuvent être suivis à partir d'un terminal informatique. Ce moyen est appelé à prendre de plus en plus d'importance dans l'avenir, ses bénéfices étant de beaucoup supérieurs aux coûts de développement.

Par ailleurs, la Société encourage le perfectionnement et l'amélioration du potentiel, des connaissances et des habiletés de ses employés par des cours diffusés à l'interne ou à l'externe.

Ainsi, abstraction faite des sessions réalisées à l'interne, la Société consacre des sommes importantes à la formation et au perfectionnement de son personnel dans des établissements d'enseignement, dans des firmes spécialisées ou par des participations à des colloques, séminaires et congrès.

En 1991, avec la collaboration d'institutions reconnues, la Société a conçu et mis en oeuvre, entre autres choses, des programmes de formation à l'intention des nouveaux contrôleurs et de ceux déjà en poste, ainsi qu'à l'intention des inspecteurs et du personnel d'encadrement et de soutien en contrôle du transport routier.

**Le service à la clientèle**

Au cours de 1991, la Société a continué d'investir dans l'amélioration du service à la clientèle. Ses interventions se sont situées sur divers plans : redistribution des points de service, consolidation de son réseau de mandataires et formation du personnel. Cette préoccupation est cruciale si l'on considère que la plupart des clients ne sont en contact avec la Société qu'une fois par année.

Des approches d'avant-garde telles que les cercles de qualité, la gestion intégrale de la qualité et la gestion de la qualité du service à la clientèle (QUALIPLUS) sont utilisées dans un nombre croissant d'unités administratives et produisent des effets visibles pour les clients. Une politique en matière de service aux divers groupes visés permet d'encadrer ces différentes démarches et de les inscrire dans une perspective globale.

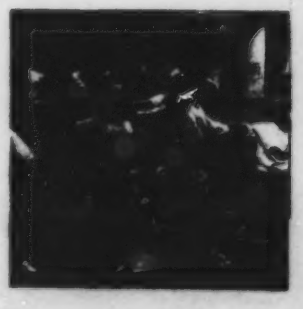
Tout au long de 1991, les citoyens ont pu effectuer des changements d'adresse, des remisages ou mises au rancart de véhicules, ou encore obtenir des renseignements sur leur dossier de conduite, en s'adressant par téléphone à l'un des deux centres «Accueil et renseignements» de la Société, lesquels sont accessibles sans frais à travers tout le Québec. Au total, les 85 préposés aux renseignements ont répondu à un peu plus de 45 000 demandes de ce type au cours de l'année.

En outre, ils ont traité en 1991 plus d'un million de demandes de renseignements généraux, provenant de citoyens de tout le Québec. Enfin, pour le compte des centres d'évaluation des conducteurs de l'Île-de-Montréal, de Québec et de Lévis, ils ont pris plus de 175 000 rendez-vous de citoyens de ces villes devant se soumettre aux examens pour conduire un véhicule routier.

Par ailleurs, le Centre de renseignements de Montréal a continué d'offrir, en 1991, un service informatisé de renseignements sur répondeur téléphonique en dehors des heures normales d'ouverture de bureau, celles-ci ayant d'ailleurs été prolongées d'une heure par jour depuis 1990, toujours dans un souci de mieux servir la population.

**Le programme d'aide aux employés**

Pour une cinquième année consécutive, la Société a continué d'offrir un programme d'aide à ses employés qui éprouvent des difficultés affectant ou pouvant affecter leur santé, leur équilibre psychologique, ainsi que leur rendement ou leur comportement au travail. La tenue de causeries-midi sur différents sujets reliés à la qualité de la vie en général a permis de poursuivre le volet préventif du programme en rejoignant au-delà de 680 employés. Le résultat positif observé auprès des 139 employés touchés par des interventions curatives ou préventives a permis de constater l'impact important du programme sur leur rendement, leur comportement et leur sentiment d'appartenance.



**Le centre de santé et la salle d'activités physiques**

La Société a aménagé, au cours de 1991, un centre de santé et une salle d'activités physiques dans son nouvel édifice regroupant tous les employés du siège social.

Ces services visent à améliorer l'état général de la santé du personnel et la qualité de vie au travail, pour ainsi augmenter la productivité.

Pour implanter ces services, la Société a procédé en 1991 à l'acquisition du matériel nécessaire et au recrutement des personnes-ressources. À partir du mois d'août 1991, le centre de santé et la salle d'activités physiques ont offert une gamme d'activités reliées à leur mandat.

Environ 200 employés ont adhéré aux programmes de la salle d'activités physiques pour lesquels des frais d'inscription sont exigés, alors que près de 190 consultations individuelles ont eu lieu au centre de santé. D'autres activités reliées à la promotion de la santé, à la prévention et à la santé sécurité au travail ont été menées par le centre de santé au cours de cette année.

Enfin, la Société a pris les mesures pour que la cafétéria Le Pavillon adhère au réseau des Menus Mieux-Vivre, qui proposent des repas équilibrés et sains. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de la Société de renforcer chez ses employés la préoccupation pour leur santé.

**L'accès à l'égalité**

Depuis quelques années, il existe à la Société un programme d'accès à l'égalité pour les femmes. Ce programme vise à augmenter la scolarité et l'employabilité du personnel féminin, et à lui offrir de meilleures possibilités de promotion.

Afin de favoriser une plus grande scolarisation de son personnel féminin, la Société a octroyé des congés pour études à temps partiel et remboursé à de nombreuses employées leurs frais de scolarité. De plus, six femmes ont eu droit en 1991 à un congé à temps plein avec traitement pour obtenir un premier diplôme d'études collégiales ou universitaires. Depuis 1985, 41 employées de la Société se sont prévalues de ce programme.

La Société encourage également l'augmentation de la représentation féminine dans certains corps d'emploi à prédominance masculine et a même dépassé les objectifs que lui avait fixés le Conseil du trésor. Ainsi, depuis 1987, le nombre de femmes a augmenté de 5 à 10% dans les catégories d'emploi suivantes : cadre supérieur, cadre intermédiaire, professionnel et ouvrier. De plus, 11 des 50 contrôleurs routiers entrés en fonction en 1991 sont des femmes.

Par ailleurs, afin de favoriser la promotion des femmes qu'elle emploie, la Société a mis sur pied un programme de relève féminine en gestion. Des trois candidates retenues en 1990, deux ont terminé avec succès un stage de dix-huit mois dans un poste de cadre supérieur ou intermédiaire et la troisième a obtenu un poste de cadre intermédiaire.

**La protection des non-fumeurs**

Au cours de l'année, la Société a continué d'assumer les responsabilités de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* dans certains lieux publics.

Depuis le 1er janvier 1991, il est interdit de fumer dans tous les locaux de la Société à l'exception de quelques salles de repos désignées.

Enfin, la Société a continué à offrir aux fumeurs de participer au programme antitabac dont une partie des frais est remboursée aux participants qui réussissent à abandonner le tabac.

## LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

### Les réalisations

Tout au long de l'année 1991, la Société a orienté ses efforts vers la réalisation de trois objectifs inscrits dans l'*Énoncé de planification stratégique 1991-1993*:

- concevoir et implanter des mécanismes efficients permettant à la Société de réaliser sa mission et d'accomplir ses mandats;
- fournir à la clientèle un service rapide et de qualité;
- mettre à la disposition des employés des outils de travail modernes et fiables.

L'atteinte de ces objectifs s'est faite en collaboration avec l'ensemble des utilisateurs des systèmes d'information, autant internes qu'externes à la Société.

### Les systèmes d'information comme aides à la mission de la Société

En 1991, la Société a entrepris de nombreux changements dans les façons d'assumer sa mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Ainsi, des modifications législatives majeures ont exigé la mise en place de nouveaux concepts administratifs dans les processus d'application du *Code de la sécurité routière* et de la *Loi sur l'assurance automobile du Québec*. La Direction des systèmes d'information a contribué à ajuster l'ensemble des processus administratifs et informatiques touchés par ces modifications.

À titre d'exemples, il importe de citer les efforts consacrés à l'amélioration du mode de paiement anticipé du permis de conduire et de l'immatriculation, à la mise en place des mesures législatives relatives au permis probatoire, à la réalisation de la refonte du système de gestion des suspensions et des révocations, de même qu'à l'intégration du contrôle du transport routier.

### Une contribution essentielle au service à la clientèle

La Direction des systèmes d'information a contribué efficacement à l'amélioration du service offert à la clientèle de la Société, autant dans le cadre de ses activités quotidiennes que par le développement et la mise en oeuvre de nombreux projets qui touchent directement les diverses clientèles de la Société.

En 1991, 42,1 millions de dollars ont été consacrés au soutien des activités opérationnelles informatiques, ainsi qu'à l'expansion et à l'amélioration des systèmes de la Société. De ce montant, 29,6 millions de dollars, soit 70 % du total, ont servi à l'exploitation des systèmes et à l'entretien du matériel et des applications informatiques et bureautiques, incluant les frais de télécommunication. La somme de 700 000 $ a été allouée à l'organisation requise pour le contrôle du transport routier. Ces ressources informatiques de fonctionnement ont permis de soutenir adéquatement les services offerts aux clientèles de la Société par les centres de service, les mandataires et ses partenaires. Elles ont aussi appuyé l'ensemble des activités reliées au régime d'indemnisation des victimes de la route.

Afin de soutenir adéquatement toutes les activités de la Société durant les heures d'ouverture de bureau, la Direction a réussi à maintenir un niveau d'accès aux systèmes corporatifs de la Société de 99,6 %. De plus, un nouvel ensemble d'ordinateurs a été acquis, ce qui lui a permis d'augmenter la puissance de traitement de 38 % par rapport à 1990 et ce, pour répondre à la demande planifiée des 18 prochains mois.

De nouveaux services ont aussi été organisés en collaboration avec les utilisateurs. Par exemple, la Direction a défini les orientations du projet de plastification du permis de conduire, arrêté un choix technologique et établi une stratégie d'implantation étalée sur quelques années. Ce changement majeur permettra aux conducteurs de posséder une pièce officielle qui sera reconnue par tous comme sûre et fiable.

**Mettre à la disposition des employés des outils de travail modernes et fiables**

Les efforts de la Société ont aussi porté sur les moyens mis à la disposition de l'ensemble de ses employés. Plusieurs projets d'amélioration et d'acquisition d'équipements informatiques visant à maximiser la productivité ont été mis de l'avant cette année.

Ainsi, des énergies importantes ont été consenties pour mettre en place des systèmes d'information qui soutiennent efficacement la gestion des ressources humaines, financières et matérielles. L'ensemble des unités administratives de la Société a profité de ces investissements dès 1991.

Des études d'opportunités et de faisabilité concernant de nouvelles technologies et leurs impacts organisationnels ont été réalisées en 1991. L'évaluation des technologies du traitement de l'image et d'un système-expert à l'indemnisation peut être citée à titre d'exemple.

Dans le domaine de l'assistance individuelle, la Société a notamment mis en service un premier système de radiocommunication composé de 78 postes véhiculaires mobiles et de 54 postes fixes pour appuyer le travail des contrôleurs routiers nouvellement arrivés à la Société.

Les concepts et les fonctions de bureautique s'intègrent de plus en plus dans les activités courantes de bureau de la Société. Le réseau bureautique a été étendu à 900 postes et a été consolidé par une nouvelle infrastructure d'impression locale.

La construction du nouveau siège social a exigé une attention particulière de la part de la Direction des systèmes d'information en tant que responsable des activités informatiques. En effet, cette situation exceptionnelle a amené à reconsidérer entièrement l'organisation du complexe informatique pour répondre aux besoins des années 1990. Le câblage informatique au nouveau siège social repose sur une technologie d'avant-garde et tous les bureaux ont été aménagés de façon à recevoir des outils informatiques et bureautiques. De plus, après avoir évalué les besoins actuels et futurs de la Société en matière de réseau téléphonique, deux autocommutateurs ont été installés, l'un à Québec et l'autre à Montréal, pour offrir un meilleur service téléphonique à ses clients et à ses employés.

En outre, le déménagement complet de l'ensemble des fonctions informatiques et bureautiques au nouveau siège social a été réalisé de façon à ne pas interrompre le service et l'accès au traitement des données et aux fonctions bureautiques des 2 400 postes de travail du siège social, des centres de service et des mandataires.

**Un processus de planification adapté aux besoins des années 1990**

Une réflexion entourant la planification actuelle de la ressource information a démarré en 1991. Elle vise à répondre à des attentes manifestées par la haute direction concernant l'importance des investissements en technologie, la définition des coûts et la récupération des bénéfices.

**Un nouvel effort de rentabilisation : la commercialisation des produits et de l'expertise de la Société**

L'expertise acquise par la Société en matière de développement de systèmes est de plus en plus reconnue en Amérique du Nord. Ainsi, l'État de Washington a signé une entente avec la Société et son partenaire d'affaires, une importante firme québécoise en consultation, pour réaliser une étude de faisabilité sur la délivrance des certificats d'immatriculation et des permis de conduire. L'État de Washington a ensuite lancé un appel d'offres de réalisation à travers toute l'Amérique du Nord. La Société s'est associée à cette même firme pour répondre à l'appel d'offres, en se basant sur les concepts appliqués dans ses systèmes de sécurité routière.

## LES RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES

Les acquisitions de biens et de services de la Société auprès des fournisseurs québécois totalisaient en 1991 plus de 80 millions de dollars.

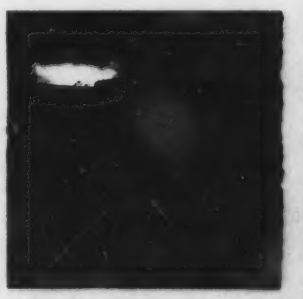
Le Service de l'approvisionnement a instauré, pendant l'année 1991, un système informatisé de gestion des ressources matérielles pour gérer ses achats et ses inventaires. Cette implantation a eu pour effet de systématiser le traitement des activités d'approvisionnement et d'en améliorer la gestion.

En ce qui concerne la gestion immobilière, 64 685 m² répartis en 60 établissements ont été mis à la disposition des unités administratives, le tout entraînant des dépenses d'exploitation et de location de près de 10 millions de dollars. Des améliorations locatives pour le réseau des centres de service ont été apportées à de nombreux postes de travail pour une somme globale de 444 300 $.

Enfin, des envois aux différentes clientèles de la Société ont entraîné la préparation et l'expédition de 34 millions de documents de toutes sortes à plus de 10,7 millions de clients, engageant une dépense de l'ordre de 5 millions de dollars. En contrepartie, plus de 2,9 millions d'usagers externes ont communiqué par courrier avec la Société au cours de l'année.

## LE NOUVEAU SIÈGE SOCIAL

La réalisation de la construction du nouveau siège social était un projet d'envergure de par la complexité et les contraintes particulières que représentait la construction en copropriété d'un complexe immobilier au-dessus de l'abri des trains et d'un tunnel routier.



Cependant, un choix judicieux des moyens, la présence dans la région de Québec d'entreprises de services et de fabrication fort compétentes offrant des produits de très bonne qualité et surtout une coordination et un contrôle de tous les instants ont permis d'assumer pleinement ce projet. Ainsi, l'immeuble du siège social de la Société, ayant été livré avant l'échéance prévue tout en respectant l'enveloppe budgétaire, répond parfaitement aux besoins et est déjà considéré comme un apport significatif au patrimoine architectural de la vieille capitale.

La Société a déménagé les postes de travail de 1 967 employés de même que le matériel de tous les locaux de services en l'espace de deux mois, c'est-à-dire du 14 juin au 19 août. Ce déménagement a eu lieu sans interrompre les activités courantes du siège social, tout en respectant l'échéancier prévu pour cette activité.

La superficie du nouveau siège social est de 36 046 m² et les coûts d'exploitation pour les sept mois d'activité ont totalisé 2,6 millions de dollars.

Pour ce qui est du mobilier, une partie de celui-ci a été récupéré (classeurs et chaises) tandis que l'on a procédé au remplacement des écrans acoustiques et des surfaces de travail par du mobilier intégré permettant d'économiser un espace de 2 200 m².

L'entretien mécanique et électrique, l'entretien ménager, la sécurité, l'exploitation du stationnement et l'entretien extérieur ont été confiés à des firmes spécialisées au moyen de douze contrats de service.

De plus, un certain nombre de services aux usagers ont été revus et mis en commun afin de mieux répondre aux besoins et de profiter d'économies d'échelle. Entre autres, les services de fournitures de bureau, de photocopies et de réservations de salles de réunion ont été centralisés de façon à en assurer une gestion plus efficace.

### LES RESSOURCES EN RÉGION

Pour offrir à la population un service de qualité en matière d'accueil et de renseignement, de délivrance et de renouvellement du permis de conduire et du certificat d'immatriculation, de soutien technique et de réadaptation auprès des accidentés de la route, ainsi que pour s'acquitter de ses mandats en matière de contrôle du transport routier, de vérification mécanique et de promotion de la sécurité routière, la Société de l'assurance automobile dispose de huit directions régionales et de 50 centres de service répartis sur l'ensemble du territoire.

Les services des directions régionales sont regroupés dans les centres administratifs suivants:

BAS-SAINT-LAURENT—GASPÉSIE—ÎLES-DE-LA-MADELEINE
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél.: (418) 722-3519

SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN—CÔTE-NORD
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél.: (418) 548-7106

QUÉBEC
333, boulevard Jean-Lesage
Québec (Québec)
G1K 8J6
Tél.: (418) 528-3250

ESTRIE—MAURICIE—BOIS-FRANCS
955, rue King Est
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél.: (819) 820-3222

MONTÉRÉGIE
1999, boulevard Roland-Therrien
Longueuil (Québec)
J4N 1G9
Tél.: (514) 468-3624

LAVAL-LAURENTIDES - LANAUDIÈRE-OUTAOUAIS
3195, boulevard Saint-Martin Ouest
Centre 2000
Laval (Québec)
H7T 1A3
Tél.: (514) 688-1971

ÎLE-DE-MONTRÉAL
870, boulevard de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél.: (514) 847-7610

ABITIBI—TÉMISCAMINGUE—NORD-DU-QUÉBEC
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2R3
Tél.: (819) 764-6155

## CENTRES DE SERVICE DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

| Nom de la municipalité | Adresse | Code postal | Téléphone |
|---|---|---|---|
| ALMA | 100, rue Saint-Joseph Sud | G8B 7A6 | (418) 662-3466 |
| ANJOU | 7500, boulevard des Galeries d'Anjou, bureau 85 | H1M 3M2 | (514) 873-7620 |
| BAIE-COMEAU. | 625, boulevard Laflèche | G5C 1C5 | (418) 589-5917 |
| BAIE-SAINT-PAUL | 2, route de l'Équerre, bureau 22 | G0A 1B0 | (418) 435-3734 |
| BONAVENTURE | 166, route 132 Est, C.P. 296 | G0C 1E0 | (418) 534-2122 |
| CHARLESBOURG | 1750, avenue Périgord | G1G 5X3 | (418) 643-7620 |
| DORVAL | 2350, boulevard Hymus | H9P 1J9 | (514) 873-7620 |
| DRUMMONDVILLE | 80, rue Belleville | J2C 5T1 | (819) 478-4685 |
| GASPÉ | 39, rue Montée Sandy-Beach | G0C 1R0 | (418) 368-2515 |
| GRANBY | 840, rue Principale | J2G 2Z2 | (514) 378-9859 |
| HULL . | 975, boulevard Saint-Joseph | J8Z 1W8 | (819) 772-3045 |
| ÎLES-DE-LA-MADELEINE | 498, rue Principale C. P. 355, Cap-aux-Meules | G0B 1B0 | (418) 986-2742 |
| JOLIETTE | 490, boulevard de l'Industrie, C. P. 6 | J6E 3Z3 | (514) 753-7403 |
| JONQUIÈRE*. | 2655, boulevard du Royaume | G7S 4S9 | (418) 548-3165 |
| LACHUTE | 505, rue Béthanie | J8H 4A6 | (514) 562-4101 |
| LA SARRE | 77, 2e Rue Est | J9Z 3G8 | (819) 333-2341 |
| LAVAL*. | 3195, boulevard Saint-Martin Ouest | H7T 1A3 | (514) 688-1971 |
| LÉVIS | 44, route Kennedy | G6V 6C5 | (418) 837-3650 |
| LONGUEUIL*. | 1999, boulevard Roland-Therrien | J4N 1G9 | (514) 468-3624 |
| MATANE | 595, ave du Phare Est, bureau 203 | G4W 4L6 | (418) 562-5141 |
| MONT-LAURIER | 785, rue de la Madone | J9L 1T3 | (819) 623-2322 |
| MONTMAGNY | 5, rue Valcourt | G5V 4H9 | (418) 248-3521 |
| MONTRÉAL | 855, boulevard Henri-Bourassa Ouest | H3L 1P3 | (514) 873-7620 |
| MONTRÉAL*. | 870, boulevard de Maisonneuve Est | H2L 4W3 | (514) 873-7620 |
| PORTNEUF VILLAGE | 332, 2e Avenue Ouest | G0A 2Y0 | (418) 286-6631 |
| QUÉBEC | 2500, boulevard Montmorency | G1J 5C7 | (418) 643-7620 |
| QUÉBEC | 5077, boulevard Wilfrid-Hamel | G2E 5G3 | (418) 643-7620 |
| QUÉBEC | 2012, boulevard Charest Ouest (réadaptation seulement) | G1N 4N6 | (418) 643-7620 |
| QUÉBEC | 333, boulevard Jean-Lesage | G1K 8J6 | (418) 528-3260 |
| RADISSON | Croisée des chemins LG-2 - Radisson | J0Y 2X0 | (819) 638-3108 |
| RIMOUSKI*. | 92, 2e Rue Ouest | G5L 8B3 | (418) 722-3690 |
| RIVIÈRE-DU-LOUP. | 268, boul. de l'Hôtel-de-Ville | G5R 5C8 | (418) 862-5281 |
| ROBERVAL | 878, boulevard Saint-Joseph | G8H 2L7 | (418) 275-3301 |
| ROUYN*. | 33, rue Gamble Ouest | J9X 2R3 | (819) 764-6783 |
| SAINT-ANTOINE-DES-LAURENTIDES | 339, boul. Jean-Paul-Hogue | J7Z 7A5 | (514) 436-8011 |
| SAINT-HYACINTHE | 1200, boulevard Casavant Ouest | J2S 8B9 | (514) 773-6659 |
| SAINT-JEAN | 320, boulevard du Séminaire | J3B 5K9 | (514) 348-4909 |
| SAINT-JEAN-PORT-JOLI | 32, rue Fortin, C. P. 157 | G0R 3G0 | (418) 598-6951 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **SAINT-JOSEPH-DE-BEAUCE** | 1090, avenue du Palais | G0S 2V0 | (418) 397-6420 |
| **SEPT-ÎLES** | 421, rue Arnaud | G4R 3B3 | (418) 962-6140 |
| **SHAWINIGAN** | 2484, rue Saint-Marc | G9N 2J7 | (819) 539-8351 |
| **SHERBROOKE*.** | 969, rue King Est | J1G 1E3 | (819) 820-3053 |
| **SOREL** | 26, place de l'Entraide | J3P 7E3 | (514) 743-5593 |
| **THETFORD-MINES** | 222, boulevard Smith Sud | G6G 6N7 | (418) 338-2106 |
| **TROIS-RIVIÈRES.** | 1420, 11e Rue | G8Y 2Z7 | (819) 371-6969 |
| **VAL-D'OR** | 1576, chemin Sullivan | J9P 1M3 | (819) 825-8231 |
| **VALLEYFIELD** | 85, rue Notre-Dame, bureau 15 | J6S 1E7 | (514) 371-3807 |
| **VERDUN** | 4555, avenue Verdun | H4G 1M4 | (514) 873-7620 |
| **VICTORIAVILLE** | 600, boulevard Jutras Est, Place du Campus, bureau 50 | G6P 6S2 | (819) 758-3148 |
| **VILLE-MARIE** | 1, rue Notre-Dame Nord, C. P. 1146 | J0Z 3W0 | (819) 622-1116 |

* Les centres de service marqués d'un astérisque sont intégrés dans un centre administratif régional.
• Les centres de service marqués d'un point offrent les services en réadaptation.

## COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS

### L'excédent des revenus sur les dépenses

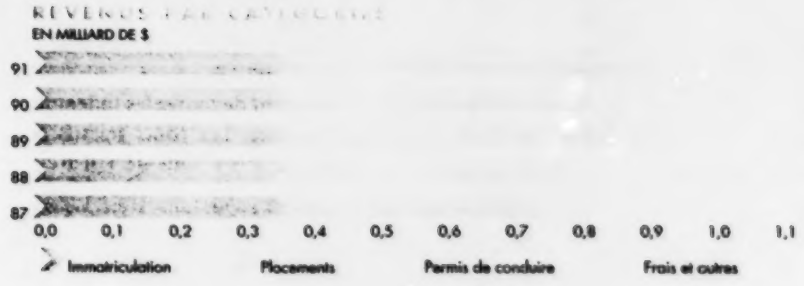
Pour l'exercice financier 1991, la Société affiche un excédent des revenus sur les dépenses de 63,3 millions de dollars avant redressement de la réserve actuarielle des années antérieures.

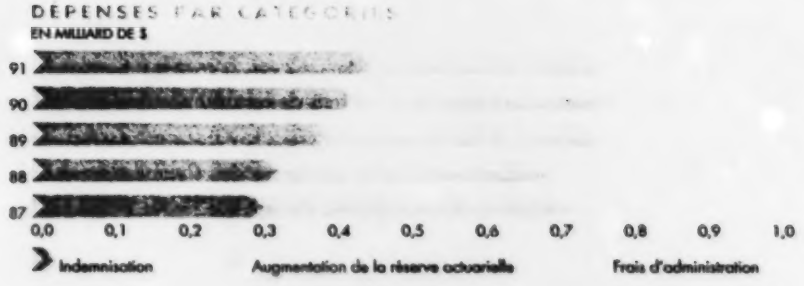
À cet excédent, s'ajoute un redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs de 237,6 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 300,9 millions de dollars pour l'exercice 1991. Ce redressement est le résultat de changements importants sur le plan des hypothèses économiques et d'incapacité. D'une part, le taux d'inflation est demeuré en deçà du taux anticipé et les taux d'intérêt ont favorisé le rendement des placements de la Société. D'autre part, la Société a accumulé suffisamment d'expérience en ce qui concerne les durées d'incapacité pour lui permettre de modifier graduellement ses hypothèses à long terme.

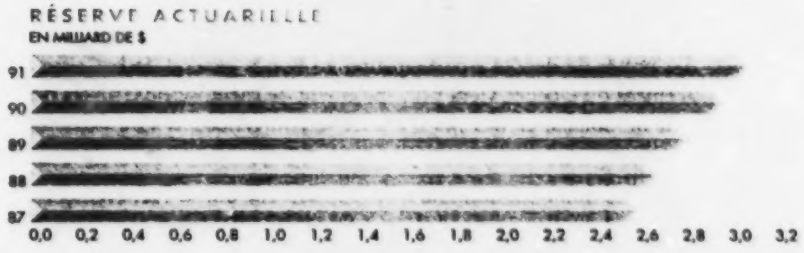
### Les revenus

Les revenus totaux de la Société ont atteint 995,0 millions de dollars en 1991 par rapport à des revenus de 963,3 millions de dollars pour 1990, soit une hausse de 3,3 %. Cette hausse de 31,7 millions de dollars est attribuable principalement aux revenus de placements. Le taux de rendement moyen pondéré des dépôts à participation est passé à 10,59 % en 1991 alors qu'il était de 8,18 % en 1990.

La Société de l'assurance automobile dispose de quatre sources de financement. La contribution exigée de chaque propriétaire de véhicule routier lors de l'immatriculation représente 364,8 millions de dollars (36,7 %) alors que la contribution des titulaires de permis de conduire s'élève à 96,1 millions de dollars (9,7 %). Les revenus engendrés par les frais perçus sur les transactions d'immatriculation et de permis de conduire s'établissent à 55,9 millions de dollars (5,6 %). Enfin, les revenus de placements constituent une source importante de financement avec 473,7 millions de dollars (47,6 %) auxquels s'ajoutent des revenus divers de 4,5 millions de dollars (0,4 %).




**Les dépenses**

Les dépenses totales ont atteint 931,7 millions de dollars en 1991, soit une baisse de 0,6 % par rapport à 1990. De cette somme, 321,8 millions de dollars constituent l'accroissement de la réserve actuarielle, principalement afin de faire face aux engagements pris à l'égard des accidentés de la route de 1991.

Les dépenses d'indemnités ont atteint 432,5 millions de dollars dont un remboursement au gouvernement de 74,6 millions de dollars pour les coûts des services de santé attribuables aux accidents routiers et une contribution au coût du transport par ambulance de 38,6 millions de dollars. L'autre partie des dépenses d'indemnités, soit 319,3 millions de dollars, représente les indemnités versées dont plus de 77,1 % sont relatives à des accidents survenus au cours des années antérieures à 1991.

Notons que près de 53 % des indemnités versées aux victimes de la route sont sous forme de rentes. Le remplacement de la perte de revenus, au moment où cette perte est réellement subie dans le temps, exige que soient capitalisées chaque année toutes les sommes nécessaires au paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de l'exercice. Les coûts relatifs aux dommages corporels des accidents de la route de 1991 sont de l'ordre de 578 millions de dollars.

Enfin, les frais d'administration s'élèvent à 174,8 millions de dollars, soit une hausse de 3,0 % par rapport à ceux de l'exercice précédent. À cela s'ajoutent des frais d'administration de 23,0 millions de dollars pour la réalisation du mandat du contrôle du transport routier, pour un total de 197,7 millions de dollars. Les traitements et charges sociales accaparent 55,2 % des frais d'administration de la Société. Les autres dépenses importantes sont : les services administratifs et professionnels (7,6 %), les loyers, taxes et électricité (6,2 %), les frais de perception des contributions versées aux mandataires privés (5,7 %), les dépenses d'informatique et de bureautique (6,0 %) et les frais de communications (4,9 %).

Il est important de signaler que les dépenses associées au contrôle du transport routier sont entièrement remboursées par le ministère des Finances, selon les modalités de l'entente intervenue conformément à l'article 242 du projet de loi 108, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, sanctionné le 20 décembre 1990.

**Bilan**

Au 31 décembre 1991, l'actif de la Société s'élevait à 5 009,9 millions de dollars, soit une augmentation de 3,8 % par rapport à l'année précédente.

La hausse des unités de dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec vient principalement de l'acquisition d'unités pour 185,3 millions de dollars, ce qui porte à 25,4 le pourcentage d'unités détenues par la Société.

L'augmentation des immobilisations est principalement due à l'achèvement du siège social (15,1 millions de dollars), à l'acquisition d'équipements informatiques (13,3 millions de dollars) et à l'aménagement du nouveau siège social (11,4 millions de dollars).

La variation du compte «Dû au gouvernement du Québec» s'explique par un versement de 150,0 millions de dollars pour les immobilisations en sécurité routière conformément à des dispositions législatives de 1990.

## ÉTAT SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES

(en millions de dollars)

| | 1991 |
|---|---|
| | $ |
| Revenus | 995,0 |
| Dépenses | 931,7 |
| Excédent des revenus sur les dépenses avant poste suivant: | 63,3 |
| Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs | 237,6 |
| **Excédent des revenus sur les dépenses** | 300,9 |

## SOURCES DE FINANCEMENT

(en millions de dollars)

| | 1991 |
|---|---|
| | $ |
| Contributions d'assurance: | |
| Immatriculation | 364,8 |
| Permis de conduire | 96,1 |
| Frais perçus sur les transactions d'immatriculation et de permis de conduire | 55,9 |
| Revenus de placements et autres | 478,2 |
| TOTAL | 995,0 |

## TAUX DE RENDEMENT MOYEN SELON DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PLACEMENT

| | 1991 |
|---|---|
| | % |
| Dépôts à vue et soldes bancaires | 8,98 |
| Dépôts à participation | 10,59 |
| **Taux de rendement moyen pondéré** | 10,56 |

## RÉPARTITION DES DÉPENSES

(en millions de dollars)

| | 1991 |
|---|---|
| | $ |
| Indemnisation | 754,3 |
| Participation au financement de la Commission des affaires sociales | 2,6 |
| Frais d'administration | 174,8 |
| TOTAL | 931,7 |

financiers

1991

## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Société de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1991 ainsi que les états des revenus et dépenses, de la réserve de stabilisation et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des conventions comptables suivies et des estimations importantes préparées par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991, ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2. Conformément aux exigences de la Loi sur le vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

**Guy Breton**, f.c.a.

Québec, le 20 mars 1992

## CERTIFICAT RELATIF À L'ÉVALUATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1991

L'évaluation au 31 décembre 1991 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 1992, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25).

Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II, au chapitre II du Titre IV et au chapitre II du Titre V de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er janvier 1992 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite Loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978.

Le montant de la réserve actuarielle au 31 décembre 1991 s'établit à 3 022,4 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont adéquates et appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

**Marc Marois**, F.S.A., F.I.C.A.
Société de l'assurance automobile du Québec

Québec, le 6 mars 1992.

## REVENUS ET DÉPENSES

| Exercice terminé le 31 décembre | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| **REVENUS** | | |
| Contributions: | | |
| Immatriculation | **364 783** | 367 183 |
| Permis de conduire | **96 115** | 94 744 |
| Frais perçus sur les transactions d'immatriculation et de permis de conduire | **55 957** | 57 327 |
| Revenus de placements (note 3) | 473 696 | 439 894 |
| Autres | **4 507** | 4 139 |
| | **995 058** | 963 287 |
| **DÉPENSES** | | |
| Indemnisation: | | |
| Remplacement du revenu | **130 088** | 130 431 |
| Décès | **81 990** | 69 534 |
| Forfaitaires pour séquelles | **44 112** | 38 577 |
| Frais de séjour et vêtements | **10 516** | 10 798 |
| Frais de réadaptation | **10 732** | 10 126 |
| Expertise médicale | **6 310** | 5 869 |
| Aide personnelle et autres frais | **24 841** | 20 077 |
| Frais de transport ambulancier (note 4) | **42 313** | 41 025 |
| Coût des services de santé (note 5) | **81 635** | 78 539 |
| Augmentation de la réserve actuarielle | **321 800** | 362 500 |
| | **754 337** | 767 476 |
| Participation au financement de la Commission des affaires sociales | **2 626** | — |
| Frais d'administration (note 6) | **174 769** | 169 639 |
| | **931 732** | 937 115 |
| **EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT ÉLÉMENT SUIVANT:** | **63 326** | 26 172 |
| Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs (note 7) | **237 600** | 195 600 |
| **EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES** | **300 926** | 221 772 |

## RÉSERVE DE STABILISATION

| Exercice terminé le 31 décembre | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| **SOLDE AU DÉBUT** | **1 071 783** | 1 475 011 |
| Excédent des revenus sur les dépenses | **300 926** | 221 772 |
| Redevance attribuée au gouvernement du Québec aux fins d'immobilisations en matière de sécurité routière | — | (625 000) |
| **SOLDE À LA FIN** | **1 372 709** | 1 071 783 |

## BILAN

| Au 31 décembre | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| **ACTIF** | | |
| Encaisse | **4 935** | — |
| Débiteurs | **6 835** | 5 084 |
| Revenus de placements courus | **47 002** | 38 253 |
| Frais payés d'avance | **—** | 2 855 |
| Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec | | |
| Dépôts à vue | **15 375** | 23 477 |
| Dépôts à participation (note 8) | **4 856 040** | 4 712 082 |
| Immobilisations (note 9) | **79 680** | 45 163 |
| | **5 009 867** | 4 826 914 |
| **PASSIF ET RÉSERVE** | | |
| Chèques en circulation moins encaisse | **—** | 31 291 |
| Créditeurs et frais courus | **23 693** | 21 650 |
| Dû au gouvernement du Québec (note 10) | **364 109** | 518 673 |
| Obligations envers les victimes - Réserve actuarielle (note 11) | **3 022 400** | 2 938 200 |
| Contributions reportées | **226 956** | 245 317 |
| | **3 637 158** | 3 755 131 |
| Réserve de stabilisation | **1 372 709** | 1 071 783 |
| | **5 009 867** | 4 826 914 |

**Engagements (note 12)**

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Jean-Marc Bard**
président-directeur général

**Louis-Marie Beaulieu**
administrateur

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

| Exercice terminé le 31 décembre | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| **ACTIVITÉS D'EXPLOITATION** | | |
| Excédent des revenus sur les dépenses | 300 926 | 221 772 |
| Éléments sans incidence sur les liquidités | | |
| Augmentation nette de la réserve actuarielle | 84 200 | 166 900 |
| Amortissement des immobilisations | 4 846 | 3 954 |
| Perte sur aliénations d'immobilisations | 290 | 61 |
| Amortissement des gains et pertes réalisés et non réalisés sur les placements | (83 734) | (19 825) |
| | 306 528 | 372 862 |
| Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation | (28 527) | (16 252) |
| Liquidités provenant des activités d'exploitation | 278 001 | 356 610 |
| **ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT** | | |
| Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec | | |
| Dépôts à vue – variation | 8 102 | 14 313 |
| Acquisitions de dépôts à participation | (185 282) | (134 495) |
| Gains (pertes) réalisés par la Caisse à la vente de placements | 125 058 | (30 437) |
| Acquisitions d'immobilisations | (40 101) | (29 197) |
| Produit d'aliénations d'immobilisations | 448 | 27 |
| Liquidités utilisées pour les activités d'investissement | (91 775) | (179 789) |
| **REDEVANCE VERSÉE AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC AUX FINS D'IMMOBILISATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE** | (150 000) | (187 500) |
| **AUGMENTATION (DIMINUTION) DES LIQUIDITÉS** | 36 226 | (10 679) |
| **CHÈQUES EN CIRCULATION MOINS ENCAISSE AU DÉBUT** | (31 291) | (20 612) |
| **ENCAISSE (CHÈQUES EN CIRCULATION MOINS ENCAISSE) À LA FIN** | 4 935 | (31 291) |

## NOTES COMPLÉMENTAIRES
31 DÉCEMBRE 1991

### 1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Société de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil, constituée par une loi (L.R.Q., chapitre S-11.011 et modifications).

La Société a pour fonctions :

- d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile;
- d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile;
- d'appliquer le Code de la sécurité routière notamment en ce qui a trait à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis et aux licences, aux normes de sécurité routière concernant les véhicules ainsi qu'aux obligations en cas d'accident;
- de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés;
- d'assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises sur route et en entreprise, notamment en ce qui a trait à l'application :
  - des dispositions du Code de la sécurité routière;
  - des dispositions législatives et réglementaires reliées au transport routier qui relèvent de la responsabilité des ministères et organismes désignés par le gouvernement, dans la mesure et aux conditions déterminées par entente conformément au titre VIII.2 du Code de la sécurité routière;
- d'assumer un rôle de coordination opérationnelle en matière de contrôle du transport routier entre les ministères et organismes concernés et favoriser un contrôle routier accru sur tout le territoire du Québec;
- de percevoir les droits, les frais, les contributions d'assurance et, à compter du 1er janvier 1992, les contributions des automobilistes au transport en commun relatives à l'immatriculation d'un véhicule;
- de percevoir les droits, les frais et les contributions d'assurance relatives à la délivrance d'un permis.

### 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice et les conventions comptables énoncées ci-dessous. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

**a) Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec**

Les dépôts à participation sont comptabilisés à une valeur axée sur la valeur marchande.

Cette valeur est constituée du coût d'acquisition des unités de dépôts à participation augmenté de la partie amortie de l'écart entre la valeur marchande des unités détenues par la Société et leur coût d'acquisition et diminué de la partie non amortie des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements.

L'écart entre la valeur marchande des unités de dépôts à participation et leur coût d'acquisition ainsi que la partie non amortie des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements sont imputés aux opérations selon la méthode de l'amortissement dégressif au taux de 15 % l'an.

**b) Immobilisations**

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties comme suit compte tenu de leur valeur résiduelle :

| | Méthode | Vie utile |
|---|---|---|
| Bâtisses | Linéaire | 40 ans |
| Aménagement du siège social | Linéaire | 10 ans |
| Équipement | Linéaire | 5 ans |
| Matériel informatique et logiciels | Linéaire | Maximum 5 ans |

Les acquisitions d'équipement, de matériel informatique et de logiciels dont le coût unitaire est inférieur au seuil minimum de capitalisation sont imputées aux opérations ainsi que le mobilier, l'agencement et les améliorations des aires locatives.

**c) Réserve actuarielle**

La réserve actuarielle correspond :

- pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements;
- pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront;
- pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

**d) Réserve de stabilisation**

L'excédent des revenus sur les dépenses de chaque exercice, incluant le redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs, est viré à la réserve de stabilisation.

La réserve de stabilisation tient compte de la partie imputée aux opérations, d'une part, de l'écart entre la valeur marchande et le coût d'acquisition des unités de dépôts à participation et, d'autre part, des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements.

La politique de la Société est de redistribuer aux assurés la réserve de stabilisation sur une période de temps raisonnable de manière à contrer des hausses importantes et subites des contributions d'assurance. Cette distribution se fera sous différentes formes, entre autres, par des baisses ou des gels des contributions ou par une majoration des indemnisations.

**e) Contributions**

Les contributions d'immatriculation et de permis de conduire sont inscrites aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

## 3. REVENUS DE PLACEMENTS

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| Dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec : | | |
| Revenu attribué par la Caisse | 505 039 | 377 835 |
| Moins : | | |
| Gains (pertes) réalisés par la Caisse à la vente de placements | 125 058 | (30 437) |
| | 379 981 | 408 272 |
| Plus : | | |
| Amortissement des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements | 45 916 | 31 950 |
| Amortissement de l'écart entre la valeur marchande des unités de dépôts à participation et leur coût d'acquisition | 37 818 | (12 125) |
| | 463 715 | 428 097 |
| Dépôts à vue | 9 403 | 10 974 |
| Soldes bancaires | 578 | 823 |
| | 473 696 | 439 894 |

## 4. FRAIS DE TRANSPORT AMBULANCIER

Ce poste comprend 38 614 000 $ (1990 : 37 425 000 $) à titre de contribution annuelle au coût du transport ambulancier.

## 5. COÛT DES SERVICES DE SANTÉ

Ce coût comprend 74 555 000 $ (1990 : 71 140 000 $) à titre de versement annuel au gouvernement du Québec pour le remboursement du coût des services de santé consécutif aux accidents routiers.

## 6. FRAIS D'ADMINISTRATION

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| Traitements et charges sociales | 109 175 | 92 330 |
| Frais de déplacement | 3 194 | 2 330 |
| Frais de perception des contributions | 11 218 | 10 242 |
| Services administratifs et professionnels | 14 974 | 14 498 |
| Frais de communication | 9 632 | 8 926 |
| Information et publicité | 5 358 | 5 207 |
| Mobilier, agencement et équipement | 3 304 | 1 446 |
| Frais d'entretien | 2 063 | 720 |
| Loyers, taxes et électricité | 12 295 | 10 468 |
| Matériel informatique et bureautique | 3 734 | 3 302 |
| Location et entretien de matériel informatique et bureautique | 8 042 | 8 941 |
| Impression, fournitures et autres dépenses | 9 900 | 7 275 |
| Amortissement des immobilisations | 4 846 | 3 954 |
| | 197 735 | 169 639 |
| Frais imputés | | |
| Contribution du gouvernement du Québec au coût du contrôle du transport routier | 22 966 | — |
| | 174 769 | 169 639 |

## 7. REDRESSEMENT DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DES EXERCICES ANTÉRIEURS

Une comparaison de la réserve des années antérieures établie au 31 décembre 1991 avec celle anticipée sur la base de l'évaluation précédente permet d'établir à 237 600 000 $ (1990 : 195 600 000 $) le montant dégagé par l'ensemble des changements effectués ou des écarts observés dans le cadre de l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1991.

De ce montant, 171 400 000 $ (1990 : 43 700 000 $) dépendent des hypothèses reliées aux durées d'incapacité et 77 700 000 $ (1990 : 93 400 000 $) de facteurs économiques. D'autres facteurs ont entraîné une augmentation de la réserve de 11 500 000 $ (1990 : diminution de 58 500 000 $).

## 8. DÉPÔTS À PARTICIPATION

Les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec sont exprimés en unités et chaque unité confère à son détenteur une

participation proportionnelle à l'avoir net et au revenu net du Fonds général. Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse, à la valeur marchande de l'avoir net du Fonds général à la fin de chaque mois.

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| Nombre d'unités | 6 259 256 | 6 037 050 |
| Pourcentage des unités détenues dans le Fonds général | 25,4 % | 24,9 % |
| | (en milliers de dollars) | |
| Valeur comptable des unités: | | |
| Coût d'acquisition des unités | 4 859 234 | 4 673 953 |
| Plus: partie amortie de l'écart entre la valeur marchande et le coût d'acquisition des unités | 256 997 | 219 179 |
| Moins: partie non amortie des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements | 260 191 | 181 050 |
| | 4 856 040 | 4 712 082 |
| Valeur marchande des unités | 5 330 533 | 4 824 423 |

## 9. IMMOBILISATIONS

| | 1991 | | | 1990 |
|---|---|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | | | |
| | COÛT | AMORTISSEMENT ACCUMULÉ | COÛT NON AMORTI | COÛT NON AMORTI |
| Terrain | 1 636 | — | 1 636 | 1 636 |
| Bâtisses | 53 893 | 980 | 52 913 | 38 572 |
| Aménagement du siège social | 11 360 | 526 | 10 834 | — |
| Équipement | 1 067 | 637 | 430 | 74 |
| Matériel informatique et logiciels | 22 063 | 8 196 | 13 867 | 4 881 |
| | 90 019 | 10 339 | 79 680 | 45 163 |

## 10. DÛ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Ce poste comprend 362 500 000 $ (1990: 512 500 000 $) représentant le solde de redevances totalisant 625 000 000 $ à verser au Fonds consolidé du revenu aux fins d'immobilisations en matière de sécurité routière. La redevance ne peut avoir pour effet de porter la réserve de stabilisation à moins de 20 % de la réserve actuarielle.

Les redevances seront versées de la façon suivante:

| | (en milliers de dollars) |
|---|---|
| 1992 | 150 000 |
| 1993 | 105 000 |
| 1994 | 86 250 |
| 1995 | 21 250 |

## 11. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES – RÉSERVE ACTUARIELLE

| | 1991 | 1990 |
|---|---|---|
| | (en milliers de dollars) | |
| Indemnisation: | | |
| Demandes produites et acceptées: | | |
| Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes | 2 711 200 | 2 601 500 |
| Demandes à l'étude ou non encore produites: | | |
| Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront | 130 700 | 170 200 |
| | 2 841 900 | 2 771 700 |
| Frais de gestion futurs: | | |
| Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités | 180 500 | 166 500 |
| | 3 022 400 | 2 938 200 |

## 12. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1991, les engagements contractuels minimaux pour la location de locaux se répartissent comme suit:

| | (en milliers de dollars) |
|---|---|
| 1992 | 4 567 |
| 1993 | 3 869 |
| 1994 | 3 293 |
| 1995 | 1 901 |
| 1996 | 1 090 |
| 1997 et exercices subséquents | 2 705 |
| | 17 425 |

## 12. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1991, les engagements contractuels minimaux pour la location de locaux se répartissent comme suit :

| | (en milliers de dollars) |
|---|---|
| 1992 | 4 567 |
| 1993 | 3 869 |
| 1994 | 3 293 |
| 1995 | 1 901 |
| 1996 | 1 090 |
| 1997 et exercices subséquents | 2 705 |
| | 17 425 |

## 13. RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) et au Régime de retraite des fonctionnaires (RRF). Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les contributions de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 4 549 000 $ (1990: 3 781 000 $). Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

## 14. MANDAT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

À titre de mandataire du gouvernement du Québec, la Société a perçu des droits d'immatriculation et de permis de conduire de 521 609 000 $ (1990: 425 895 000 $).